



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

1. INFORME DE AUDITORÍA
2. NOMBRE DE LA AUDITORÍA
Auditoría Interna al Proceso Integral del Parque Automotor de la UAECOB con vigencia 2017 segundo semestre y 2018 primer semestre.
3. OBJETIVO
Evaluar la gestión del proceso Integral del parque automotor, con el fin de verificar su planeación, procedimientos aplicables, tiempos de respuesta, durante la vigencia 2017 segundo semestre y primero semestre de 2018.
4. ALCANCE DE LA AUDITORÍA
Evaluar las actividades adelantadas en el manejo y control del Parque Automotor de la UAECOB con vigencia 2017 segundo semestre y 2018 primer semestre.
5. CRITERIOS DE AUDITORÍA
- Procedimiento Mantenimiento Correctivo del Equipo Automotor "PROD-GIPAH-01 Versión 12 vigente desde 10-08-2017". - Procedimiento Préstamo del Parque Automotor "PROD-GLE-02 Versión 04 vigente desde 13-11-2015". - Procedimiento Revisión Diaria del Parque Automotor PROD-GIPAH-03 versión 2 - Procedimiento Solicitud y Entrega de Combustible "PROD-GLE-03" Versión 02 vigente 10-08-2017. - ISO 9001:2015: Sistemas de Gestión de la Calidad. Numeral 7.1.5 Recursos de seguimiento y medición. - Ley 1575 de 2012: Por medio de la cual se establece la ley general de bomberos de Colombia - Resolución 001 de 2001: Por la cual se expide el Manual de Procedimientos Administrativos y Contables para el Manejo y Control de los Bienes en los Entes Públicos del Distrito Capital. - Resolución Interna 100 de 2009: Por la cual se crea y reglamenta el Comité de vehículos de la U.A.E Cuerpo Oficial de Bomberos. - Resolución Interna 170 de 2012: Por la cual se aclara y se modifica la Resolución 100 de 16 de marzo de 2009: Por medio de la cual se crea y reglamenta el Comité de vehículos de la U.A.E Cuerpo Oficial de Bomberos. - Ley 55 de 1993: Por la cual se aprueba la seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo. - Decreto 4741 de 2005: Por el cual se reglamenta parcialmente la prevención y el manejo de los residuos o desechos peligrosos generados en el marco de la gestión integral. - Resolución 1326 de 2017: Por la cual se establecen los sistemas de recolección selectiva y gestión ambiental de llantas usadas y se dictan otras disposiciones. - Ley 80 de 1993: Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. - Decreto 371 de 2010: Por la cual se establecen lineamientos para preservar y fortalecer la transparencia y para la prevención de la corrupción en las entidades y organismos del distrito capital.

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

- Directiva No. 003 de 2013: Directrices para prevenir conductas irregulares relacionadas con el incumplimiento de los manuales de funciones y de procedimientos y la pérdida de elementos y documentos públicos.
- Normas NFPA: aplicables.
- Resolución 1111 de 2017: Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para empleadores y contratantes.
- Decreto 1082 de 2015: Por el cual se expide el Decreto Único reglamentario del sector administrativo de Planeación Nacional.
- Modelo Estándar de Control Interno MECI 1000:2014.
- Decreto 1499 de 2017: Reglamentario del sector de la Función Pública.

6. LÍDER DE PROCESO/DEPENDENCIA

Carlos Augusto Torres Mejía – Subdirector Logística asistió durante la Auditoría, pero se produjo la salida del Subdirector en el cierre de la misma e ingresando como Subdirectora la señora Katherine Vela Velasco a partir del 17 de diciembre de 2018.

Tte. Gerardo Alonso Martínez Riveros – Subdirector Operativo

Gloria Verónica Zambrano Ocampo – Subdirectora de Gestión Corporativa

Giohana Caterine González Turizo – Jefe Oficina Asesora Jurídica

7. EQUIPO AUDITOR

Rubén Antonio Mora Garcés - Jefe de la Oficina de Control Interno

Heidy Bibiana Barreiro García - Profesional Oficina de Control Interno Auditor Líder

Diana Sirley Medrano Otavo – Profesional Oficina de Control Interno Auditor Apoyo Jurídico

Yanneth Roció Moreno Hernández - Apoyo Asistencial Oficina de Control Interno

8. PERIODO DE EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA

Del 1 de noviembre al 14 de diciembre 2018

9. METODOLOGÍA

Para el desarrollo de la auditoría interna al Proceso Integral Proceso Integral del Parque Automotor de la UAECOB con vigencia 2017 segundo semestre y 2018 primer semestre, el equipo auditor realizó la auditoría teniendo en cuenta los procedimientos "Préstamo del Parque Automotor PROD-GLE-02, Solicitud, Mantenimiento Correctivo del Equipo Automotor PROD-GIPAH-01, Revisión Diaria de Parque Automotor PROD-GIPAH-03". Se aplicaron técnicas de auditoría, partiendo de una planeación en la que se diseñó y diligenció las listas de chequeo en cada estación visitada las cuales fueron: B1, B3, B4, B10, B15, B16, B17, B13 Y B14, también se hicieron entrevistas en las estaciones al personal maquinista, conductores de carro tanques, camioneta, además a algunos jefes de estación, con el fin de evaluar el cumplimiento de los procedimientos.

Adicional a lo anterior, se realizó la inspección de documentos de las máquinas a auditar, con el fin de verificar la vigencia de los mismos. Se realizó el día 07-12-2018 la visita a la bodega ubicada en la estación de B6 Fontibón para observar el estado de las llantas que están allí almacenadas, realizar el conteo de las mismas y mediante una muestra verificar las referencias, fecha y descripción de cada una, de acuerdo al informe de la Auditoría Regular PAD 2015 adelantada por la Contraloría de

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

Bogotá, para lo anterior se solicitó información específica al respecto, toda vez que en el mencionado informe se reportaron 71 llantas y actualmente se encuentran 145 llantas almacenadas.

Durante el desarrollo de la auditoría se adelantaron reuniones con el personal de la Subdirección Logística con el fin de recolectar información sobre el manejo del parque automotor, solicitando información adicional a través de correo electrónico. Se evaluó la entrega de la información suministrada por los líderes responsables del proceso durante el marco de la auditoría.

10. HALLAZGOS – OBSERVACIONES

FORTALEZAS

DIRECTIVA 003-2013

De las entrevistas adelantadas se pudo constatar que los maquinistas conocen sus funciones, saben las actividades generales a adelantar para la atención de las emergencias, se detectaron fallas en el conocimiento y uso de la documentación vigente al no realizar las actividades descritas en estos mismos.

ASPECTOS POR MEJORAR

LEGAL-NORMATIVO, LA GESTIÓN Y RESULTADOS DE LOS PROCESOS Y/O PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTO A PLANES DE MEJORAMIENTO, SEGUIMIENTO A MAPA DE RIESGOS, ENTRE OTROS.

Revisión Contractual

De conformidad con la muestra de los contratos 154, 177, 333, 394, 582, 587, 590, 591 de la auditoría Parque Automotor, se revisaron los aspectos jurídicos etapa precontractual, contractual y pos contractual de los mismos, también se revisó de las pólizas las cuales amparan los vehículos en la parte de responsabilidad civil.

- 1. Estudios Previos Ítem Justificación:** En los contratos No. 582 de 2011 cuyo objeto *"compra de vehículos operativos para la UAECOB -1 máquina de rescate 4x2"*, en el contrato 587 de 2016 cuyo objeto *"adquirir maquinas extintora para la UACOB Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá"*, en los contratos contrato 590 de 2016, cuyo objeto: *"Adquirir 6 carro tanques con capacidad de transporte de agua de 2.300 galones de agua para la atención de emergencias"*, en el contrato No. 591 de 2016 *"Compra de 3 camiones tipo furgón de carrocería tipo sencilla con capacidad de carga mayor de 7.2 toneladas y hasta 10,5 toneladas y dos ejes con tracción 4x2"*, no se observa en la justificación de los mismo, evidencia que se haya tratado en un comité de vehículos la adquisición del parque automotor.

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

Lo anterior en contravía de lo establecido en la resolución No. 100 de 2009 artículo 2. que dispone: *Objetivo del comité de vehículos asesorar al director sobre las especificaciones técnicas para la compra o cualquier modo de adquisición del parque automotor de la Unidad, y el artículo 4 así: "funciones del comité de vehículos, numeral 2: "Revisar y formular recomendaciones sobre los estudios previos para las contrataciones de adquisición y mantenimiento del equipo automotor de la Unidad", igualmente lo dispuesto en la Resolución 170 de 2002 que modifica la Resolución No.100, por en la cual establece el comité de vehículos, dentro de sus funciones esta emitir recomendaciones sobre el plan de adquisiciones y ampliación del parque automotor de la Unidad.*

- 2. Ausencia solicitud de viabilidad de Inversiones y solicitud CDP.** En el contrato 590 de 2016, si bien es cierto se encuentra la viabilidad No. 879 del memorando 2016IE19183 del 30/12/2016 de solicitud 2016IE1972 del 30/12/2016, no reposa el memorando solicitud viabilidad de inversión (2016IE1972 del 30/12/2016), así mismo reposa el certificado de disponibilidad presupuestal No.177 del 30/12/2018 por el valor de \$ 2.444. 542.236.00 de solicitud memorando 2016IE19180 del 30/12/2016, pero no reposa memorando de solicitud CDP (2016IE3180 del 30/12/2016). Así mismo, en el contrato 591 de 2016, si bien es cierto se encuentra viabilidad de inversión No. 880 del memorando 2016IE19183 del 30/12/2016 de solicitud 2016IE19173 del 30/12/2016 valor \$519.921.072, no reposa en el expediente contractual la solicitud de viabilidad de inversión (2016IE19173 del 30/12/2016), así mismo reposa el certificado de disponibilidad presupuestal No. 178 del 30/12/2018 de solicitud memorando 2016IE19180 del 30/12/2016, pero no reposa memorando de solicitud CDP (2016IE19180 del 30/12/2016).

Lo anterior, en contravía de lo establecido en el procedimiento contratación directa código PROD-CON-04 versión 7 vigente desde el 10-01-2017 actividad No. 10 responsable área solicitante: "Proyectar la solicitud de viabilidad técnica, del certificado de disponibilidad presupuestal y de insuficiencia de personal para la revisión y firma del director, subdirector o jefe de oficina que requiere la contratación de obras, bienes o servicios".

- 3. Póliza: I** En el contrato 177 de 2017 la póliza No.980-47-994000004852, no ha sido ajustado los amparos teniendo en cuenta el acta de inicio. Se observa, a folio 494 memorando 2017IE1271 del 15/09/2017 de la Subdirección Logística solicitando aprobación de póliza (remitida por el contratista la cual no se ajustaron los amparos-acta de inicio), no reposa aprobación de póliza de la OAJ y se informa que este contrato se encuentra en revisión acta de liquidación del contrato.

II. En el contrato 342 de 2017, la póliza No. 0483893-2, no ha sido ajustado los amparos de la póliza con el acta de inicio (del 02/10/2017), ni las modificaciones No. 1 (Adición de valor de \$4,000,000 del 20/06/2018) y modificación No. 2 (Prorroga de 30 días del 28/09/2018). Se observa que la póliza fue entregada por el supervisor en memorando 2018IE1550 del 11/10/2018 a la OAJ –quien en correo electrónico del 23/10/2018 solicita a la Subdirección Logística, ampliar el valor asegurado, solicitud reiterada por la Oficina Asesora Jurídica en correo del 04/12/2018 indicando al supervisor que no han remitido la póliza.

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

III. En el contrato 251 de 2017, no se evidencia en el expediente contractual el ajuste de la póliza teniendo en cuenta los modificatorios No.1 y No. 2, en donde se indica:

- Modificadorio No. 1 del 27/12/2017 adición valor del contrato en la suma de (\$124.605.700).
- Modificadorio No.2 del 25/06/2018 adición valor del contrato en la suma de (\$1.409.344.223) y prorroga el plazo de ejecución del contrato hasta el 15 de marzo de 2019.

Es de anotar, que en seguimiento adelantado el día 05/12/2018 en la Subdirección Corporativa, con la persona encargada de Jargu S.A Corredores de Seguros en la UAECOB, se pudo establecer que en oficio No. 255856-2017 del 25/05/2017, fue radicado a la UAECOB la póliza No. GU123962, remitiendo póliza según modificadorio No. 1 y correo electrónico del 05/12/2018, los 14 ramos del contrato fueron solicitadas entre las fechas 29/11/2018-30/11/2018 y 12/12/2018 producto del modificadorio No. 2, igualmente se observa dentro del expediente correo electrónico del 9 de enero, 30 de enero y 25 de junio de 2018 donde la Oficina Asesora Jurídica solicita al supervisor remitir las pólizas de los modificatorios.

Por lo anterior, se evidencia que a la fecha no reposa dentro del expediente contractual las pólizas ajustando los amparos de los contratos primigenios y los modificatorios No.1 y No. 2 del contrato 251-2017, en contravía de lo establecido dentro como una de las obligaciones específicas indicadas dentro de la designación de la supervisión del contrato específicamente numeral 19 dispone:

"19. Requerir la extensión de los amparos que forman parte de la garantía que ampara el contrato, en caso de haberse pactado, teniendo en cuenta los términos en los que se estableció la obligación en el contrato objeto de supervisión (calidad y correcto funcionamiento de los bienes, estabilidad de la obra, entre otras)".

Y lo contemplado dentro de la cláusula cuarta de los modificatorios que dispone: *"El contratista se obliga a modificar la garantía que ampara el contrato (...) dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción de dicha obligación, estará a cargo de la supervisión contractual quien podrá requerir al contratista en caso de evidenciar mora en el cumplimiento. "*

REVISIÓN DOCUMENTAL Y VISITAS A LAS ESTACIONES

Durante el proceso de la auditoria se revisó los procedimientos de "Préstamo del Parque Automotor PROD-GLE-02, Solicitud, Mantenimiento Correctivo del Equipo Automotor PROD-GIPAH-01, Revisión Diaria de Parque Automotor PROD-GIPAH-03", se hicieron entrevistas en las estaciones mencionadas al personal maquinista y algunos jefes de estación, se revisó el estado de las llantas ubicadas en la estación, se verificó el procedimiento de siniestro con la profesional encargada analizando la base de datos contra los documentos encontrados en las hojas de vida y los reportes que hicieron las estaciones para evaluar su trazabilidad. Se verificó físicamente cada carpeta en



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

donde se almacena las hojas de vida de acuerdo a la muestra aleatoria, se revisó la base de datos que maneja la persona encargada de este proceso con el fin de verificar su concordancia frente a lo físico y lo magnético.

También se realizó con el profesional encargado de consolidar la información de las inspecciones diarias reportadas de las estaciones el paso a paso de este proceso, se evaluó su eficiencia, se revisó la base de datos de "Casos de Parque Automotor" creada por la mesa logística, en donde se relacionan los casos o requerimientos de mantenimiento, el cual se comparó con las facturas aprobadas y canceladas al proveedor en desarrollo del contrato de mantenimiento No. 394-2017 con Rempodiesel Ltda., a fin de verificar el cumplimiento de los mantenimientos, garantías, cobros y casos creados.

Por todo lo anterior y una vez adelantado los respectivos análisis y cruce de información, se encontraron los siguientes aspectos a mejorar:

4. En las visitas realizadas a las siguientes estaciones B1, B3, B4, B6, B10 B14, B15, B16 y B17, los maquinistas no están realizando las inspecciones diarias "Actividad 4 realizar revisión diaria del vehículo", por otro lado también se está incumpliendo con el registro de novedades al realizar la entrega de la máquina por parte de los maquinistas "Actividad 2 del procedimiento", también las estaciones B4, B6, B10 y B17 los jefes de estación no están realizando el acta de relevo diaria "Actividad 1 del procedimiento", por lo anterior se está incumplimiento lo establecido en el procedimiento "Revisión Diaria del Parque Automotor PROD-GIPAH-03 versión 2, descripción de las actividades.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, se aclaró por parte de la Oficina de Control Interno, que el hallazgo formulado hace referencia al incumplimiento de la revisión diaria que adelantan los operativos en las estaciones y no a la falta de cumplimiento del mismo en la Subdirección Logística. Así mismo, en dicha mesa de validación, la Subdirección Logística entregó memorandos y correos electrónicos remitidos por esa subdirección, en los cuales se solicita a la Subdirección Operativa y Jefes de estaciones acatar el procedimiento de Revisión Diaria de Parque Automotor orientado al diligenciamiento del formulario "Inspección Diaria".

Conforme con lo observado en las visitas y explicado en el hallazgo, sumado a las evidencias suministradas por la Subdirección Logística, el hallazgo se mantiene.

5. Durante el proceso de la auditoria se solicitó el 8-11-2018 y 16-11-2018 al líder del proceso el Ingeniero Alfonso Salazar con copia al subdirector de logística, también a la subdirección Corporativa (puntos h, i, j, k), la siguiente información:
 - a) Programación de los carros talleres con vigencia hasta el 31 de diciembre del presente año.
 - b) Acta de entrega a Incoldex de la máquina ME 39 y el reporte que se le entregó por parte de logística.

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

- c) Relación y soportes (memorandos, oficios, informes entre otros) de los procesos disciplinarios remitidos a la oficina de asuntos disciplinarios de la subdirección corporativa del periodo 2017 segundo semestre y 2018 primer semestre, y si se tiene información de que paso con estos procesos disciplinarios.*
- d) ¿Cuándo se compraron las 145 llantas encontradas vencidas en la estación B6?*
- e) ¿Bajo qué número se contrató y se compraron?*
- f) ¿Por qué razón no se utilizaron estas llantas y se dejaron vencer?*
- g) ¿Cuál va hacer la disposición final de estas llantas vencidas?*
- h) ¿Fecha de ingreso de las llantas al almacén asociadas al contrato de adquisición, los soportes de las salidas realizadas, así como un reporte de inventario del aplicativo PCT de las llantas que actualmente se encuentran en el almacén?*
- i) Documentos soporte que se dispongan en la subdirección sobre el no uso de las llantas.*
- j) ¿Qué acciones adelantado la Subdirección Corporativa (Inventarios y Almacén) para solucionar el uso o destino final de las 145 llantas? ¿Se ha tocado el tema de las 145 llantas en el comité de inventarios?*
- k) ¿Se tiene algún concepto o informe que indique los posibles destinos finales de estas 145 llantas?*

Por lo anterior se evidenció una obstrucción a la auditoria al no dar respuesta a la oficina de control interno pese a que se envió dos veces el correo solicitando esta información, dando incumplimiento a la carta de representación estipulado por el Decreto 648 de 2017 y al procedimiento de Auditoría Interna PROD-EMC-02 Versión 2.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, se entregó por parte de la Subdirección Logística parte de la información solicitada y para el caso de las 145 llantas, no se obtuvo ni entregó respuesta por parte de la Subdirección de Gestión Corporativa.

Se aclara que esta información solicitada el 8 y 16 de noviembre del 2018, era necesaria en su momento, con el fin de analizarla y poder determinar situaciones que eran objeto de auditoría y que al no tener respuesta oportuna no se constituyeron hallazgos, exceptuando lo referente a las 145 llantas que por ser una situación observada por la Contraloría de Bogotá en la vigencia 2015, se hizo mención en el hallazgo No. 16 del presente informe. Las evidencias entregadas en la mesa referentes a las llantas fueron objeto de análisis en el mencionado hallazgo.

Con relación a este hallazgo, se concluye después de realizada la mesa de validación de hallazgos, que no hubo articulación al interior de la Subdirección Logística, además la Subdirección de Gestión Corporativa no dio respuesta a lo de su competencia sobre las 145 llantas, por lo tanto, se mantiene la situación observada inicialmente, en cuanto a que la información si existía y que por falta de comunicación al interior de los procesos no fue entregada de manera oportuna a esta Oficina, y solo hasta la entrega del informe preliminar se le dio la importancia que amerita para el buen desarrollo del ejercicio auditor.

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

6. Se evidencia que el caso 1083 (Maquina ME38) fue creado por mesa logística el 10-10-2018 para cambio de aceite, pero en el formato de mantenimiento tiene fecha de 22-09-218, adicional se observa que este caso no fue enviado por la estación por correo electrónico a Mesa Logística toda vez que no se encontró el respectivo correo pero si se tiene el formato de manera física, por lo anterior se evidencia una falencia en la trazabilidad de las solicitudes de mantenimiento y demora en los procesos a la hora de asignar los casos, además que no se está teniendo en cuenta las fechas en que se solicitan.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística aportó pantallazos en los cuales se evidencia la creación del caso 1083 el 10-oct-2018 y adicionalmente muestra que entre el 21 y 24 de septiembre de 2018 no había reporte por parte de la estación de una solicitud de mantenimiento.

Al analizar esta evidencia aportada, se detecta que el caso fue solicitado a través del correo electrónico del profesional Hernán Gómez de la Subdirección Logística y que este a su vez informo que este formato se les entregó de manera física por un bombero y no por correo electrónico como dice el procedimiento, situación que comparada contra el procedimiento PROD-GIPAH-01 de Mantenimiento Correctivo del Equipo Automotor, numeral 2 se indica: *"Realizar la solicitud de mantenimiento a Mesa Logística vía correo electrónico (mesalogistica@bomberosbogota.gov.co) adjuntando el formato establecido, debidamente diligenciado y con las firmas establecidas"* y cuyo responsable son los jefes de estación u Oficial de servicio, se estaría incumpliendo con lo allí indicado, así mismo, en la copia entregada en la mesa de validación del formato de solicitud existe la nota a mano alzada que indica que *"se envió copia a los correos de asalazar, Sgto. herrera benjamín suministros_logística el día 23 de septiembre"*, al comprobar esta situación con los correo enviados desde la estación B17, se pudo evidenciar que en efecto si fue enviado por correo electrónico por parte de la estación el día 23 de septiembre a los correos mencionados, esta situación es bastante delicada debido a que a la oficina de control interno se está entregando información no veraz y con aseguraciones que no corresponden a la realidad.

Por todo lo anterior, el hallazgo se mantiene orientado hacia el incumplimiento por parte de la Subdirección Operativa – Estaciones, toda vez que no se está remitiendo al correo de *mesalogistica@bomberosbogota.gov.co*, la solicitud de mantenimiento de acuerdo al procedimiento PROD-GIPAH-01 de Mantenimiento Correctivo del Equipo Automotor, numeral 2 se indica: *"Realizar la solicitud de mantenimiento a Mesa Logística vía correo electrónico (mesalogistica@bomberosbogota.gov.co) adjuntando el formato establecido, debidamente diligenciado y con las firmas establecidas"* y cuyo responsable son los jefes de estación u Oficial de servicio.

Sin embargo, al interior de la Subdirección Logística se deben formular acciones de mejoramiento, teniendo en cuenta que se evidencia fallas en la comunicación y articulación entre las diferentes áreas al no retroalimentar a las estaciones sobre el procedimiento mencionado, no reenviar a mesa logística la respectiva solicitud de mantenimiento que llegaron a 3 correos electrónicos de profesionales de Logística y solo se tomó en cuenta la solicitud 15 días después y una vez, según lo manifestado en la mesa de validación de hallazgos, el bombero se acercó al edificio comando a

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

preguntar por su solicitud enviada desde el 23 de septiembre de 2018. Sumado a lo anterior, es grave el hecho que se asegure por parte de los auditados, que la solicitud nunca llegó a correo de Logística y que no solo conocieron de la solicitud el 10 de octubre de 2018, fecha que se creó el caso, cuando, por evidencias entregadas en el desarrollo de la auditoría por parte de los profesionales entrevistados y confirmado en la mesa de validación de hallazgo, en el formato de solicitud de mantenimiento se encontraba la nota del envío a correos de logística de la solicitud mencionada.

7. Se evidencia que la base de datos en donde se lleva el control de los documentos de las hojas de vida del parque automotor no se encuentra actualizado de acuerdo a los documentos físicos, lo cual hace que no se lleve un control adecuado y se pierda la trazabilidad de los documentos que reposan en las carpetas. Adicionalmente, se evidencia que en el formato de hoja de vida de la máquina R01 del vehículo el año de fabricación es del 2012, la fecha de entrada almacén es el 04-01-2013, la fecha de fabricación es de enero-11-2009, el modelo es de 2012 y la fecha de adquisición es de 2009, lo cual hace que no exista una coherencia en los datos consignados en dicho formato, también en la máquina MM01 en la hoja de vida se detectó que la fecha de adquisición (2009) no es coherente con la fecha de fabricación (2016), sin que haya un sustento documental que indique las razones por las cuales se encuentra esta diferencia, concluyendo que puede tratarse de una falla en la digitación o diligenciamiento del formato hoja de vida.

Por todo lo anterior, se observa una deficiencia en la organización de los documentos que reposan en las hojas de vida del parque automotor y en los datos que se consignan allí, ya que no es coherente con los datos reales de los documentos de los vehículos (Licencia de tránsito, SOAT, reportes de siniestros, reportes de mantenimientos, facturación, manuales, garantías, registros de importación entre otros), incumpliendo el Manual de Archivo MAN-GI-06-01 Versión 3, numeral 5 Políticas Generales inciso 2, así como lo indicado en la ISO 9001:2015 7.5.3.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, se indica por parte de la Subdirección Logística que el hallazgo no incumple lo indicado en el Manual de Archivo MAN-GI-06-01 Versión 3, numeral 5 Políticas Generales inciso 2, situación que al ser revisada por los auditores, se acepta dicho argumento.

Sin embargo, el hallazgo se mantiene toda vez que la situación encontrada incumple lo indicado ISO 9001:2015 7.5.3. Control de la información documentada más específicamente lo contemplado en el numeral 7.5.3.1. y dicho criterio estuvo contemplado desde un comienzo en el informe preliminar.

8. Se evidencia que la organización de los documentos no se encuentra en un orden cronológico, esto hace que no se tenga una adecuada historia de las carpetas y un desorden en el archivo de las mismas, incumpliendo lo establecido en el acuerdo 0020 de 2014 capítulo II

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, se solicita por parte de los auditados que se indique cuáles fueron las unidades documentales de las hojas de vida en donde se encontró la deficiencia con el fin de corroborar este hallazgo aceptar o no lo formulado.

Una vez revisado los papeles de trabajo, notas del auditor y las unidades documentales escaneadas y que reposan en la oficina de control interno, las hojas de vida sin foliación y con documentos sin orden cronológicos son los siguientes: ME45, ME08 y ME19, con lo cual el hallazgo se completa y se mantiene.

9. Se evidencia dentro de las carpetas de hojas de vida de los vehículos X14, el seguro obligatorio para accidentes (SOAT) se encuentra vencido, adicional a esto en la visita realizada el 15-nov-2018 a la estación B15 dentro de la revisión documental de la camioneta X25, se evidenció que la revisión tecno mecánica se encontraba vencida y al realizar la verificación con el área logística en la hoja de vida del vehículo, en ella tampoco reposa la revisión, tampoco se cuenta en la hoja de vida el certificado de emisión de gases del vehículo CG01, también revisada la documentación de los automotores de sigla interna CT09, MA03 se encontraban vencidas la revisión tecno mecánica y además en el caso del carro tanque CT09 no se encontraba archivada en la hoja de vida. Adicionalmente, para el caso de la camioneta CC02 no se pudo constatar la vigencia de la revisión tecno mecánica debido a que ni en la estación ni en la hoja de vida se contaba con este documento.

Por lo anterior se observa que no se está llevando un control adecuado de las hojas de vida de los vehículos de acuerdo al check list y la documentación mínima para transitar, se establece un incumplimiento a lo establecido en la ley 769 de 2002 en concordancia con el capítulo 8 de la ley 1383 de 2010. Así mismo suministran la consulta en el RUNT de los vehículos mencionados en el hallazgo, evidenciando que estos se encontraban con el SOAT y Revisión tecno-mecánica vigente.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, se explica por parte de los auditados que según lo indicado en el Decreto 019 de 2012, en su capítulo 15, artículo 52 que rige las revisiones técnico mecánicas, si el vehículo es nuevo, se debe realizar la primera revisión técnico mecánica a los 6 años siguientes de la fecha de la matrícula, así mismo, suministran la consulta en el RUNT de los vehículos mencionados en el hallazgo, evidenciando que estos se encontraban con el SOAT y Revisión tecno-mecánica vigente.

Revisada la norma mencionada por la Subdirección Logística, el artículo mencionado del Decreto 019-2012 no se encuentra bien relacionada, toda vez que el artículo que modifica lo indicado en la Ley 769 de 2002 en su artículo 52, es el artículo 202 del Decreto 019 de 2012. La oficina de Control Interno verificó lo mencionado en el requisito legal indicado, y se acepta lo mencionado por la Subdirección en todo aquello que haga referencia al vencimiento de la revisión tecno-mecánica y de gases y que tengan que ver con su vigencia.



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

Se configuran los siguientes hallazgos:

- I. Por otra parte, y analizada las consultas en el RUNT entregadas y realizadas por la oficina de control interno, se acepta que, en todos los casos, los vehículos se encontraban con el SOAT y revisión tecno-mecánica vigentes, pero estos no reposaban en las unidades documentales. Así mismo, se entregó evidencia por parte de la Subdirección Logística en la cual, se solicita por memorando a las Subdirección Operativa la remisión de la documentación faltante en las hojas de vida de los vehículos adquiridos en el 2015, 2106 y 2017, sin que se muestre respuesta por parte de la Sub. Operativa, y no se cuenta con evidencia de solicitudes de documentación faltante de aquellos vehículos más antiguos, por lo cual, el hallazgo se orienta a la falta de documentación tanto en las unidades documentales, como en los que reposan en las estaciones, y cuya responsabilidad es compartida entre la Subdirección Logística y Operativa en donde se espera que se realicen acciones independientes, pero de manera articulada. Esta situación incumple lo indicado en la ISO 9001:2015 7.5.3. Control de la información documentada más específicamente lo contemplado en el numeral 7.5.3.1
 - II. Así mismo y analizada las consultas en el RUNT entregadas y realizadas por la oficina de control interno, se evidencia fallas en la planeación o demoras en la realización de las revisiones tecno-mecánicas, toda vez que en los casos de las máquinas CG01 y MA03, las fechas de vigencia de las actuales revisiones vigentes son de 17 y 4 días respectivamente posterior a la fecha de vencimiento de la anterior revisión, con lo cual se está generando el riesgo de que las máquinas sean multadas por los organismos de tránsito y la Unidad deba pagar los respectivos comparendos, con lo cual se incumple lo indicado en la ISO 9001:2015 numeral 6. Planificación específicamente lo mencionado en el 6.2.2, así mismo, el numeral 8 Operación, 8.1 Planificación y Control Operacional.
- 10.** Se evidencia que se generó la programación de lavado y grafiado de la camioneta X14 bajo el número de caso 1047 con fecha del 02-10-2018, cuando la camioneta esta fuera de servicio desde el 20 de octubre de 2017, dicha programación fue solicitada a mesa logística por el Ingeniero Roosvell Avella mediante correo electrónico el 02-oct-2018. También se programó lavado y grafitado con el caso No. 539 del 17-may-2018, pero el furgón CF04 en el mes de abril se encontraba en Centro Diésel según acta del 6-abr-2018 que reposa en la hoja de vida, adicional a esto, revisado el contrato 154-2017 cuyo objeto es "*servicio de Lavado y Polichado de vehículos con suministros de insumos*", se detectó en la factura No. 142252 se soportó el lavado y grafitado del vehículo ME38 con el caso No. 512 del 25-may-2018, pero en el informe de ejecución del 1 al 31 de mayo de 2018, remitido a la OAJ con memorando No. 2018IE16760 del 8-nov-2018, se relaciona la unidad de rescate UR01 con el mismo número de caso. Por otra parte, no se tiene un control sobre la rotación para la programación de los vehículos para lavado, como caso particular se detectó que la X27 se lavó dos veces en menos de 10 días, también se presenta lavado y grafitado de la máquina CT012 con caso No. 696 de fecha 26-jun-2018, fecha que no se sabe si el CT012 estaba en servicio o en talleres de Automayor para la reparación del embrague. Se evidenció que las Solicitudes de Mantenimiento Parque Automotor FOR-GIPAH-01-01, en los cuales se están solicitando los lavados y grafitados, no se encuentran firmados por el jefe de la estación que



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

se encuentra en turno, como se encontró en las solicitudes de la CT-10 del 21-may-2018, URA-01 del 23-may-2018, X02 del 25-may-2018 entre otros, también en la maquina MA03 presenta, según la matriz de Casos Parque automotor, varios lavados y grafitados consecutivamente con los casos No. 603 del 5-jun-2018, No. 629 del 12-jun-2018, No. 662 del 21-jun-2018 y No. 683 del 25-jun-2018, pero solo se generó el lavado y cobro del caso No. 629.

Por lo anterior se observa una mala planeación del proceso de lavado y grafitado de los vehículos ya que no se está teniendo en cuenta aquellos que están fuera de servicio por largo tiempo y que a la fecha no se ha solucionado, mala programación de vehículos varias veces en corto tiempo y fallas en la legalización de las solicitudes de mantenimiento de parque automotor al no tener firma de los jefes de estación, todo lo anterior denotando fallas en la supervisión al no ejercer el debido seguimiento y control, en la ejecución del mencionado contrato.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística plantea que la programación de los vehículos desde que se adjudicó en el mes de abril el contrato actual de lavado, se realiza siguiendo 5 premisas de programación, por otra parte, en el archivo de "Respuesta Auditoría-1 Subdirección Logística" remitido por correo electrónico el día 16 de enero de 2019, se dan respuesta a cada uno de las situaciones planteadas en el hallazgo.

Escuchada, leído y analizada la información entregada por los auditados, el hallazgo se mantiene de manera general a la falta de un procedimiento documentado para la programación de los lavados de los vehículos, así como la identificación, diseño y codificación de los formatos, instructivos, y demás documentos necesarios para la buena gestión y soporte de las actividades de lavado.

11. Los siguientes casos presenta falencias en cuanto a los mantenimientos realizados:

- a) Se han realizado dos revisiones del pito de la máquina CF04 en menos de 5 meses, con los números de casos 257 del 12-feb-2018 y 644 del 16-jun-2018, esta situación no se pudo verificar debido a que en la hoja de vida del furgón no se encuentra la trazabilidad de las ordenes de mantenimiento.
- b) Se presentan el No. de caso 214 de la máquina CC02 para revisión del sistema de Sirena con órdenes de trabajo OT 175 de fecha 17-feb-2018 y 231 de fecha 14-mar-2018, en las cuales se cambia en la primera unos elementos y un mes después deben cambiar otros del mismos sistema, la inusual o cuestionable es que la segunda OT se pudo evitar toda vez que el arreglo es del sistema eléctrico de la sirena, situación que se podía haber diagnosticado en la primera orden de trabajo, evitando dejarla fuera de servicio o posibles daños a los módulos cambiados con la primera OT.
- c) La máquina ME18 se presenta los casos No. 3452 del 9-jun-2017 y 3507 del 25-jun-2017, con el mismo tipo de intervención "Desvare" y con la misma causa posible de falla "filtración de aire en el sistema de combustible", esta situación se podría haber detectado a tiempo,

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

si se realizaran diagnósticos más precisos y detallados, con los cuales se podrían programar los mantenimientos con el fin de evitar que los vehículos quedaran fuera de servicio por varadas.

- d) En la hoja de vida de la ME18, no reposan los soportes de los mantenimientos e intervenciones adelantadas a la máquina en cumplimiento del contrato 394-2017 y que se encuentran relacionadas en la matriz de Casos de Parque Automotor que lleva la SL.

Por lo anterior se evidencia que en las hojas de vida no cuentan con la totalidad de la trazabilidad de los mantenimientos realizados en los vehículos (cotizaciones, diagnósticos, órdenes de salida, etc.), así mismo, en aquellos casos en que se encuentra esta documentación, no reposa los soportes o correos a mesa logística de las órdenes de solicitud de mantenimiento enviadas por las estaciones, o en algunos casos las inspecciones diarias que dieron origen a la apertura del caso de mantenimiento.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística expone las explicaciones técnicas para cada uno de los casos formulados y que están basados en lo descrito en el archivo de "Respuesta Auditoría-1 Subdirección Logística" remitido por correo electrónico el día 16 de enero de 2019. Así mismo, entregan una serie de evidencias adicionales como memorando a la Subdirección Operativa solicitando la remisión de la documentación faltante en las hojas de vida de los vehículos adquiridos en el 2015, 2106 y 2017 y de aquellas intervenciones adelantadas por temas de garantías, sin que se muestre respuesta por parte de la Sub. Operativa; soportan diagnósticos, órdenes de trabajo o cotizaciones de reparación de los casos mencionados.

Analizada la información, escuchada la exposición técnica de cada situación mencionada, el hallazgo se mantiene orientado a la falta de trazabilidad de los mantenimientos realizados en los vehículos (cotizaciones, diagnósticos, órdenes de salida, etc.), así mismo, en aquellos casos en que se encuentra esta documentación, no reposa los soportes o correos a mesa logística las órdenes de solicitud de mantenimiento enviadas por las estaciones, o en algunos casos las inspecciones diarias que dieron origen a la apertura del caso de mantenimiento y cuya responsabilidad es compartida entre la Subdirección Logística y Operativa en donde se espera que se realicen acciones independientes pero de manera articulada.

12. Los siguientes casos presenta falencias en cuanto a las garantías:

- a) Se presentan los casos No. 471 del 26-abr-2018 y caso 503 del 3-may-2018 de la máquina CT05 con diagnóstico de fuga de aire en el millare en ambos casos, pero en el caso No. 503 se indica que es por un tema de garantía, sin embargo, en la cotización del caso 503 con OT 361, se cobran uno valores referentes al sistema neumático (racores - 2 ítem, arreglo sistema neumático, manguera), por lo que se cuestiona el hecho de cancelar facturas concernientes a arreglos por garantías de mantenimientos anteriores.
- b) Se presenta el caso No. 055 de fecha 12-dic-2017 de la máquina MA02, con solicitud de revisión del sistema eléctrico por garantía, se generó la orden de trabajo OT No. 42 de la



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

cual el proveedor realiza la cotización por valor de \$3.337.567 incluyendo cambio de baterías y demás elementos del sistema eléctrico. Dicho caso y OT se cobraron con la factura AP 13086 del 26-ene-2018 y pagadas con la orden de pago No. 3728 del 22-feb-2018. No existe soporte alguno en la HV del vehículo que indique que el diagnóstico no incluyera la garantía que se está expresando en la matriz de casos parque automotor que lleva la Subdirección Logística. Se presenta el caso No. 93 de fecha 21-dic de 2017, en donde se solicita una garantía del tablero de instrumentos, sin embargo, no aparece historial o trazabilidad sobre el arreglo adelantado o el número de OT por la cual se realizó la reparación por temas de garantías.

- c) En el caso No. 216 del 1-feb-2018 de la máquina ME08, en unos de los ítem indica revisión de fuga de ACPM por racor - garantía; en la cotización generada y en la HV no reposa documentación que indique si hubo reparación o el tipo de intervención que se realizó a la fuga, quedando la duda si efectivamente lo repararon, o la reparación realizada y cobrada incluía la revisión de la fuga, o en el peor de los escenarios, no se tuvo en cuenta la garantía exigida y se determinó por parte del taller que no era garantía y se autorizó el pago del arreglo. Este caso en particular fue cobrado con la factura No. AP13094 del 26-feb-2018 y cancelada con la orden de pago No. 3881.
- d) Se presenta los casos No. 095 del 21-dic-2017 y No. 398 del 5-abr-2018 que indican que son reparaciones por garantías, una vez revisada las facturas se evidenció que estos casos se hayan cobrado, lo que se entendería que se realizaron aceptando la garantía expresada, sin embargo, tampoco reposa documentos o trazabilidad en alguna base de datos o expediente que confirme la reparación por garantía.
- e) Se observa que el 27 de septiembre del 2017 se realizó un escáner con el fin de verificar la falla por garantía del testigo de baja presión de aceite en el cual en la orden de salida de Reimpodiesel informan que no hay garantía y que el testigo está bien, luego de eso el 7 de diciembre de 2017 se realizó nuevamente otro escáner por la misma falla de revisión del testigo el cual se cambió por daño en el sensor del testigo de aceite el 20-dic-2017, por lo anterior se evidencia que se está realizando dobles diagnósticos generando su respectivo cobro.

Por lo anterior, no se cuenta con la trazabilidad de aquellos casos en los cuales se presume un tema de garantía, junto con los soportes que originaron la reclamación y/o el diagnóstico dado por el proveedor sobre si es no una garantía, adicional no se lleva un control sobre los cobros teniendo en cuenta que se está cobrando las garantías.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística expone las explicaciones técnicas para cada uno de los casos formulados y que están basados en lo descrito en el archivo de "Respuesta Auditoría-1 Subdirección Logística" remitido por correo electrónico el día 16 de enero de 2019. Así mismo, entregan una serie de evidencias adicionales como memorando a la Subdirección Operativa solicitando la remisión de la documentación faltante en las hojas de vida de los vehículos adquiridos en el 2015, 2106 y 2017 y de aquellas intervenciones adelantadas por temas de garantías, sin que se muestre respuesta por parte de la Sub. Operativa; soportan diagnósticos, órdenes de trabajo o cotizaciones de reparación

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

de los casos mencionados. Adicional a lo anterior, durante la mesa de validación de hallazgos y tras escuchar los argumentos expuestos, se aclara por parte del equipo auditor que el hallazgo hace referencia a la falta de documentos que soporten si la intervención a adelantar hace referencia a garantías (por arreglos anteriores o bien sea por ser vehículos nuevos), a lo cual los auditados indican que cuentan con esos soportes en los correos electrónicos. Vencido el plazo de un día hábil para la entrega de esos correos, no fueron aportados. Entregan además un CD con archivos planos (Excel) en donde se registran los casos ya efectivos, así como otra información relacionada con el parque automotor.

Analizada la información, se evidencia que los ingenieros encargados del parque automotor en la Subdirección Logística conocen los casos en los cuales se argumenta la posible existencia de una garantía, llevando un archivo plano el cual no fue suministrado al momento de las visitas y en donde se registra cada caso y se describe los temas particulares sobre las intervenciones realizadas y se registra si corresponden o no a garantías, sin embargo y al no aportar las evidencias sobre las decisiones y trazabilidad sobre las garantías efectivas y aquellas que no lo son, y que no reposan en los soportes de pago que se encuentran en el contrato 394-2017, el hallazgo se mantiene tal y como estaba formulado en el informe preliminar.

13. Los siguientes casos presenta falencias en cuanto al manejo de hojas de vida, la trazabilidad en los mantenimientos y reportes en la base de datos de casos parque automotor:

- a) Se evidencia que los casos 732 de 04-jul-2018, 896 de 23-ago-2018 y 1083 de 10-oct-2018 de la máquina ME38 la placa externa en el archivo no corresponde a la placa interna relacionada en el mismo lo cual de nota errores en la digitación a la hora de ingresar los datos en el archivo por lo cual se presta para no hacer una correcta trazabilidad.
- b) En la hoja de vida de la máquina MA03 no se encuentran archivados la documentación asociada a los casos No. 016, 056, 350, 597, 603, entre otros, de acuerdo a lo reportado en la matriz de Casos Parque Automotor. Así mismo, en la matriz mencionada se tienen diferentes números internos relacionados con la misma placa de tránsito, situación que genera confusión al comparar lo documentado contra la relación de casos, esto se ve reflejado en el caso No. 628, el cual aparece archivado en la hoja de vida identificando la MA03, pero en la matriz aparece ese número de caso asignado a la ME03.
- c) Los casos No. 3534 Desvare del 4-jul-2018 y No. 3541 Mantenimiento de fecha 7-jul-2017 de la máquina MA03, tienen relación en cuanto a que intervienen el mismo sistema (refrigeración), en donde se identifica que el caso No. 3541 soluciona las fallas que posiblemente fueron detectadas en el desvare adelantado con el caso No. 3534. Sin embargo, al no contar con la trazabilidad documental en las hojas de vida de los vehículos, no se conoce a ciencia cierta el origen de la segunda orden de trabajo y tampoco es claro en las cotizaciones o facturas que tipo de aceite, filtros que se cambiaron o a que sistema hace referencia, esto a que en octubre de 2018 se presentó el caso No. 3924 para cambio de aceite y filtros, con lo cual se pueden generar malos entendidos o interpretaciones erradas de los mantenimientos adelantados, también el caso No. 553 del 14-jun-2018, presenta una gran cantidad de ítem solicitados (revisión y escaneo de transmisión, cambio

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

de aceite motor, nivelación de aceite de los ejes de ruedas delanteras, entre otros), pero solo se intervinieron o cotizaron el engrase de la escalera como tal; sin que haya una justificación documental sobre la decisión de no intervenir todos los ítem solicitados.

- d) De acuerdo a las visitas adelantadas en la Subdirección Logística y lo evidenciado en la hoja de vida, la máquina presentó una doble numeración interna pasando de ME45 a ME48, lo que puede llegar a generar confusión al momento de nombrar la máquina de los casos o temas en los primeros meses de su uso. Revisada la matriz de Casos Parque Automotor no es fácil identificar esta situación, toda vez que aparece la ME45 con dos (2) números de placas de tránsito (OLM980 y OLO372) lo que hace que se esté cargando todo el historial de mantenimiento a una solo máquina con identificación interna ME45 y no como en realidad ha pasado, intervenciones tanto a la ME 45 como a la ME48 con placas de tránsito OLO372 y OLM980 respectivamente. En la hoja de vida de la ME48 no aparecen los soportes o trazabilidad de los mantenimientos adelantados.
- e) Los casos de las siguientes máquinas ME 38, no han sido atendidos: 201 de fecha 29-01-2018, 1076 de 10-10-2018, como tampoco se evidencia que se le esté haciendo un seguimiento a los casos que están demorados, esto hace que no se lleve un control y una priorización de los mismo.

De lo anterior se concluye los siguientes hallazgos:

- I. Se evidencia que la matriz de Casos de Parque Automotor se encuentra desactualizado o no contiene toda la trazabilidad de los mantenimientos de los vehículos, o con fechas erradas según los soportes de las hojas de vida, números interno errados con relación a las placas de movilización de los mismos, (Ejemplo: CC02 caso 435 OT 438, Caso 1027 no está en la base, caso 628 de la MA03).
- II. Se evidencia que no se está haciendo correctamente los seguimientos de aquellos casos que ingresan varias veces por el mismo tema, lo cual hace que no exista un control frente a los casos.
- III. No se cuenta con una adecuada planeación frente a los mantenimientos teniendo en cuenta que las estaciones reportan varias veces las mismas las fallas y no se soluciona de forma rápida y eficiente, ya que no se busca la causa de estas fallas reiterativas.
- IV. No se dispone de un control administrativo que relacione los casos creados vs. las ordenes de trabajo, esto con el fin de llevar una trazabilidad de los pagos efectuados determinando que casos faltan por cobrar, cuales no se deben hacer por temas de garantías, que casos no se han realizado y su causa de no realización entre otros.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística expone las explicaciones técnicas para cada uno de los casos formulados y que están basados en lo descrito en el archivo de "Respuesta Auditoría-1 Subdirección Logística" remitido por correo electrónico el día 16 de enero de 2019. Así mismo, entregan un CD con archivos planos (Excel) en donde se registran los casos ya efectivos, así como otra información relacionada con el parque automotor, archivos que no fueron suministrados al momento de adelantadas las mesas de trabajo en desarrollo de la auditoría.



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

Analizada las evidencias y argumentos expuestos en la mesa de validación de hallazgos, se concluye lo siguiente para cada uno de los hallazgos formulados:

- I. Se realizan duplicidad de trabajo al tener dos bases de datos paralelas: la primera denominada "casos parque automotor" la cual y de acuerdo a lo expuesto es solamente la para creación del caso y no para seguimiento, y la 2 denominada Casos 394-2017 en la cual es la base definitiva y que contiene toda el historial de las intervenciones realmente adelantadas, con lo cual se pueden cometer errores al tener que cruzar la información que reposa en ambas bases de datos para corroborar los pagos a adelantar, generando falta de confiabilidad en la información que contienen ambas bases de datos. Adicionalmente, en las respuestas dadas para cada literal del hallazgo, se acepta que hubo errores de digitación, con lo cual se confirma que al cruzar ambas bases se pueden presentar errores al momento de soportar las intervenciones adelantadas y sus pagos respectivos. Por lo anterior, se mantiene el hallazgo formulado en el informe preliminar.
- II. Para este hallazgo, el análisis es el mismo que se presentó en el punto anterior.
- III. Analizando cada uno de los literales expuestos y sus respectivos argumentos dados, sumado a la existencia de una base de datos donde se consolida la información final de las intervenciones, se decide eliminar este hallazgo. Se recomienda mejorar sustancialmente los conceptos emitidos por el proveedor de mantenimiento, los cuales quedan registrados en el documento de Diagnostico, sean lo suficientemente claros, puntuales y específicos; así mismo, es importante que todas las decisiones que se tomen sobre los mantenimientos queden debidamente soportadas (física o digitalmente) evitando la pérdida de la información y/o la no entrega oportuna de los soportes necesarios a los entes de control internos o externos.
- IV. Para este hallazgo, el análisis es el mismo que se presentó en el hallazgo I.

En resumen, en este numeral, de los 4 hallazgos planteados en el informe preliminar, se mantienen 3, a los cuales se les debe formular acciones de mejora que ataquen la causa raíz de la situación planteada, quedando de la siguiente manera los hallazgos:

- I. Se evidencia que la matriz de Casos de Parque Automotor se encuentra desactualizado o no contiene toda la trazabilidad de los mantenimientos de los vehículos, o con fechas erradas según los soportes de las hojas de vida, números interno errados con relación a las placas de movilización de los mismos, (Ejemplo: CC02 caso 435 OT 438, Caso 1027 no está en la base, caso 628 de la MA03).
- II. Se evidencia que no se está haciendo correctamente los seguimientos de aquellos casos que ingresan varias veces por el mismo tema, lo cual hace que no exista un control frente a los casos.
- II. No se dispone de un control administrativo que relacione los casos creados vs. las ordenes de trabajo, esto con el fin de llevar una trazabilidad de los pagos efectuados determinando que casos faltan por cobrar, cuales no se deben hacer por temas de garantías, que casos no se han realizado y su causa de no realización entre otros.

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

14. Los siguientes casos presenta falencias en cuanto a los siniestros:

- a) Presenta siniestro de fecha 28 de septiembre de 2018 del carro tanque CT07 por perforación de la llanta trasera derecha, el carro tanque está asignado a B16, pero solo hasta el 8 de octubre se realizó el informe del siniestro por parte del conductor del carro tanque, así mismo, hasta el 17 de octubre se entregaron a Subdirección de Gestión Corporativa por parte de Subdirección Logística los documentos sobre el hecho ocurrido.
- b) Al confrontar la documentación soporte de los siniestros del parque automotor ocurridos y tramitados ante la aseguradora La Previsora, la maquina MA03 presenta siniestro del 16-jul-2018 y reportado a la subdirección de gestión corporativa el 31-jul-2018 con memorando No. 2018IE11431, pero en la matriz de seguimiento de siniestros que lleva la profesional encargada del tema en la Subdirección, aparece que los documentos los entregaron el 18-sep-2018, situación que genera confusión.
- c) Se evidencia que los siniestros de las maquinas ME40, ME46, ME41, X35 no se encuentran reportados en la base de datos de siniestros de la profesional, porque la Subdirección Logística no lo ha reportado, pero en las hojas de vida se encuentra los reportes archivados.
- d) La máquina MM01 presenta siniestro el 5 de julio de 2018, pero solo hasta el 31 del mismo mes se remiten mediante memorando No. 2018IE11433 a la Subdirección de Gestión Corporativa los documentos soportes del siniestro, evidenciando posibles demoras para iniciar su reporte y reclamación ante la aseguradora.
- e) En los siguientes casos se evidencia la demora por parte de logística en la parte de programación de peritaje por siniestro y a la fecha no se ha solucionado debido a que desde el 2016 tienen represados y algunos por desconocimiento no los tienen en la base de datos que maneja la persona encargada en la Subdirección Logística, lo anterior se logró evidenciar al cruzar la información que maneja la persona de siniestros y seguros en la Subdirección Corporativa:
 - ME43, Fecha de siniestro 16-04-2018, respuesta de logística: falta enviar a peritaje al taller.
 - ME40: En logística no tienen el reporte de siniestro, sin embargo, en la hoja de vida del vehículo reposa. Misma situación sucede con la ME46.
 - ME44: Fecha de siniestro 09-04-2018 respuesta de logística: falta enviar a peritaje al taller.
 - X14: prescribió el siniestro con la aseguradora por daño en llanta desde 2016.
 - TP01: Se hizo el arreglo, pero el taller no ha entregado la carta de satisfacción.
 - MA03: Logística no tiene información de este siniestro el cual fue reportado el 16-jul-2018 por daño en canasta y se evidencia reportado en la base de datos de siniestro de la Subdirección Corporativa.
 - MM01: fecha de siniestro Julio de 2018 respuesta de logística: falta enviar a peritaje al taller.
 - ME35: fecha de siniestro 14-05-2018 respuesta de logística: falta enviar a peritaje al taller.

Una vez analizada la información, se evidencia demora en el ingreso al taller, no se ven reflejadas en la base de datos que lleva Logística como en la base de datos de siniestro de Corporativa, lo cual hace que sea ineficiente la comunicación entre las dos áreas y no exista

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

un control y seguimiento de dichos reportes. Por lo anterior se denota fallas en la trazabilidad de la información de siniestros de la entidad, y que puede conllevar a la prescripción de las reclamaciones.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística entrega evidencias adicionales que soportan la gestión adelantada para llevar a cabo las reclamaciones por siniestros.

Analizadas estas evidencias, en donde la Subdirección Logística solicita a las estaciones y subdirección operativa la entrega de los documentos faltantes que soportan los siniestros, esto se hace por cada caso en particular y una vez recibida la documentación remitida por las estaciones, así mismo, solicitan el cambio de aquellas que no cuentan con los requisitos exigidos por la aseguradora para adelantar su trámite. Por todo lo anterior se concluye que la demora en las reclamaciones, programación de peritaje de los vehículos siniestrados, obedece a la no entrega oportuna de los documentos que soportan los siniestros y que esta demora es atribuible a las estaciones de bomberos, razón por la cual el hallazgo se reformula de la siguiente manera:

- I. Una vez analizada la información, se evidencia demora por parte de las estaciones en la entrega de la documentación que soporta los siniestros de los vehículos, en otros casos se entrega información incompleta o que no cumple con los requisitos mínimos para su trámite ante la aseguradora, con lo cual la gestión que adelanta la subdirección Logística se ve retrasada originando que las reclamaciones se adelanten con mucho tiempo posterior a su ocurrencia.
- II. Por otra parte, se evidencia que la Subdirección Logística no cuenta con controles administrativos y no realizan seguimiento de dichos siniestros una vez se ha realizado su intervención, en lo relacionado con la gestión documental que se debe solicitar al taller para dar fin a las reclamaciones sumado a la falta de trazabilidad y conciliaciones entre Corporativa y Logística para cruzar la información que contienen las bases de datos de siniestros que manejan. Por lo anterior se denota fallas en la trazabilidad de la información de siniestros de la entidad, y que puede conllevar a la prescripción de las reclamaciones.

15. Se realizó visita a la estación B6 el día 7 de diciembre de 2018 con el fin de verificar el estado de las 145 llantas nuevas que se encuentran almacenadas, las cuales 71 fueron auditadas mediante la visita administrativa el 17 de febrero de 2015 por la Contraloría de Bogotá en su auditoría de Regularidad Cód. 131 PAD 2015, formulando el hallazgo administrativo con incidencia fiscal por valor de \$40.034.015 y las restantes 74 no se conoce el motivo por el cual se encuentran almacenadas sin ser usadas o montadas en las máquinas. Adicionalmente, en la visita se detectó una llanta usada que tampoco se conoce el motivo de su almacenamiento. Estas 146 llantas se encuentran mal almacenadas, apiladas unas sobre otras sin las condiciones físicas para ello, con lo cual su vida útil se está viendo afectada impidiendo su uso o donación. Por otra parte, no se conoce el inventario tanto físico como magnético que indique las referencias, fechas de fabricación, tipo de llantas, entre otros, y adicionalmente al solicitar la información, esta no fue suministrada y en comunicaciones verbales y por correo electrónico, indicaban que se buscaría los soportes ya que eso

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

correspondía a administraciones pasadas y/o funcionarios y contratistas que ya no laboran en la unidad. Por otra parte, no se conoce la disposición final (bajas, donaciones, entre otros). Por todo lo anterior, se denota una falta de trazabilidad y deficiencia en su custodia, almacenamiento, y demoras en la toma de decisiones.

En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística suministro el memorando No. 2017IE13082 del 21-sep-2017 dirigido a la Subdirección de Gestión Corporativa, en donde se relacionan 139 llantas y se solicita su baja y se adjunta a este memorando un concepto emitido por la empresa Importadora de Llantas Especiales S.A. sobre la vida útil y su uso después de pasado el tiempo sin ser montadas en los vehículos para su uso. Adicionalmente, se entregaron una serie de memorandos entre Corporativa – Asuntos Disciplinarios y la Subdirección Logística, solicitando y dando respuesta sobre las llantas.

Al analizar estos memorandos, el acta del Comité de Inventarios del día 21-dic-2017 donde se dieron de baja elementos de la Unidad y su la respectiva Resolución de Bajas No. 1168 del 28-dic-2017 y además los 3 comités de inventarios adelantados en la vigencia 2018 y en los cuales participó la oficina de control interno, no se evidencia que se hayan tratado el estado y trámite para la baja de las 139 llantas reportadas y solicitadas por Logística en el memorando No. 2017IE13082.

De este análisis se concluye que la Subdirección Logística adelantó, en parte, el procedimiento para dar de baja dichas llantas recomendándoles reiterar dicha solicitud, y que dicha baja no se ha tenido en cuenta ni tratado en los comités de inventarios adelantados desde diciembre de 2017 a la fecha, por tal motivo, se mantiene el hallazgo indicado, orientado a la falta de gestión por parte de la Subdirección Corporativa quién preside el comité de inventarios, sobre la disposición final de las 139 llantas reportadas por la Subdirección Logística.

Por otra parte, en el memorando 2017IE13082 se relacionan 139, pero actualmente existen 145 llantas para dar de baja, por tal razón, se recomienda a la Subdirección Logística puntear la información reportada en el mencionado memorando contra el inventario físico llevado a cabo el pasado 10 de enero de 2019, esto con el fin de identificar las llantas adicionales, realizar la trazabilidad y soportar documentalmente la existencia de las 6 llantas adicionales, y posteriormente solicitar su disposición final (baja o utilización) de acuerdo al análisis de la información recopilada.

OBSERVACIONES

1. Se recomienda actualizar la resolución 170 de 2012 teniendo en cuenta que a la fecha no se cuenta con 105 vehículos en el parque automotor y que dicha afirmación aparece en los considerandos, por lo cual es muy importante actualizarlos a la realidad de la entidad. Esto se compara con la actualización normativa que aplica a todo acto administrativo, y que, al momento de tener cambios, estos se deben reflejar en los considerandos donde se mencionen y que en muchos casos no afectan la validez del acto administrativo que genera.
2. Se evidencia mucha demora en la toma de decisiones frente al arreglo de la camioneta X14 ya que pasado un año y a la fecha sigue sin arreglar, por lo anterior se recomienda agilizar en los

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

procesos de mantenimiento ya que se puede ver afectado el patrimonio de la entidad. Así mismo, es cuestionable el hecho que el vehículo Hummer de placas OBE - 891, que actualmente se encuentra fuera de servicios desde hace más de 5 años, tiempo en el cual se ha mantenido dentro del plan de seguros de la entidad sumado a que hasta el momento no se conoce el destino que tendrá dicho vehículo. Misma situación acontece con la máquina MA03 que se encuentra fuera de servicio desde el mes de agosto, pero solo hasta el mes de octubre, en el comité de vehículos (23-oct-2018) se decidió realizar la reparación de la misma, sin que haya soporte en dicho comité o en la hoja de vida de la máquina.

- 3. Lista de verificación de documentos.** Se evidencia el documento denominado "verificación de documentos" diligenciado en forma incompleta en los contratos 177 de 2016, 590 de 2016, 344 de 2017, y sin diligenciar los contratos 582, 587, 591 de 2016 de 2016. Es de anotar, que para la vigencia 2018, se cuenta en la ruta de la calidad con la actualización de las listas de verificación de las diferentes modalidades contractuales producto de acciones de mejora, por tanto, no se configura como hallazgo.
- 4. Memorandos sin CORDIS.** Se evidencia en el contrato 177 de 2016 evaluaciones y recomendaciones del Comité Asesor Evaluador, sin CORDIS- el memorando de comunicación de supervisión y aprobación póliza sin CORDIS. Igualmente se observa memorando suscrito por contratistas como a folio 131 y 78 designación apoyo a supervisor del subdirector Logístico a dos contratistas. En el contrato 342 de 2017, se observa memorando designación del comité evaluador -sin CORDIS -a folio 127 y 142 acta de recomendación del comité evaluador sin CORDIS; folio 131 Evaluación jurídica sin CORDIS. Igualmente se observa memorando suscrito por contratistas como folio 31 evaluación técnica, se observa, memorando designación apoyo a supervisor del subdirector Logístico a dos contratistas y a folio 369 memorando a financiera remitiendo factura sin CORDIS. Lo anterior no se configura como hallazgo, debido a que en las revisiones de los contratos vigencia 2018, esta situación ya había sido observada y subsanado por parte de la Oficina Asesora Jurídica, Dirección y las áreas.
- 5. Liquidación de contratos.** De conformidad con la muestra seleccionada únicamente se observa que el contrato 582 de 2016 esta liquidado según lo publicado en el SECOP I donde reposa memorando del área Financiera 2018IE17202 del 20-nov-2018 remitiendo acta de liquidación del contrato, sin embargo, esta acta no reposa en el expediente contractual. En el contrato 587, 590, 591 de 2016 está en revisión del acta de liquidación, el 177 de 2016, 342 de 2017 no están liquidados, por lo anterior, se permite tener en cuenta los plazos establecidos para la liquidación de los contratos dispuestos en la Ley 1150 de 2007 artículo 11 así: *"La liquidación de los contratos se hará de mutuo acuerdo dentro del término fijado en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, o dentro del que acuerden las partes para el efecto. De no existir tal término, la liquidación se realizará dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la expiración del término previsto para la ejecución del contrato o a la expedición del acto administrativo que ordene la terminación, o a la fecha del acuerdo que la disponga. En aquellos casos en que el contratista no se presente a la liquidación previa notificación o convocatoria que le haga la entidad, o las partes no lleguen a un acuerdo sobre su contenido, la entidad tendrá la facultad de liquidar en forma unilateral dentro de los dos (2) meses siguientes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 136 del C.C.A. Si vencido el plazo anteriormente establecido no se ha realizado la liquidación, la misma podrá ser realizada en cualquier tiempo dentro de los dos años siguientes al vencimiento del término a que se refieren los incisos anteriores, de mutuo acuerdo o unilateralmente, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 136 del C. C.*



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

A. Los contratistas tendrán derecho a efectuar salvedades a la liquidación por mutuo acuerdo, y en este evento la liquidación unilateral solo procederá en relación con los aspectos que no hayan sido objeto de acuerdo"

- 6. Memorando designación de supervisión.** En el contrato 342 de 2017, no reposa memorando comunicando supervisión, a folio 230 Memorando del Director asunto apoyo a la supervisión Cto 342/2017 a Contratista de la Subdirección Logística elaborado por la misma subdirección. Es de anotar que para la vigencia 2018 se cuenta con formato designación de supervisión y actualmente se está adelantando formato apoyo a la supervisión del contrato, por lo tanto, no se configura como hallazgo.
- 7. Audiencia de asignación riesgos.** En el contrato No. 582 y 587 de 2016, no se observa publicada la audiencia de asignación de riesgos establecida en el art. 2.2.1.2.1.1.2 Decreto 1082-2015. Lo anterior en contravía de lo establecido del cumplimiento del artículo 2.2.1.1.1.7.1 del decreto 1082 de 2015 publicación de los documentos contractuales, por debilidad en el principio de autocontrol de que trata el MECI – 2014 generando el riesgo de posibles sanciones por parte de los entes de control. Es de anotar que esta situación se presentó cuando se encontraba vigente SECOP I, por lo tanto y teniendo en cuenta que actualmente la entidad pública la información contractual en el SECOP II, no se configura como hallazgo.
- 8. Estudios Previos:** Se observa en el contrato 590 de 2016, en el ítem 10.5 Supervisor de la Orden de Compra indica que será realizada por quién ostente el cargo de Subdirector Operativo y Subdirector de Gestión Corporativa, en la rúbrica del estudio previo indica elaboró Subdirector Operativo y v/ba Subdirector del Riesgo y en control de firmas indica revisó aspectos técnicos Subdirector Corporativo y los aspectos jurídicos no tiene rubrica del abogado y jefe de la OAJ. De la misma manera, en el contrato 591 de 2016, en el ítem 10.5 Supervisor de la orden de compra indica que será realizada por quien ostente el cargo de Subdirector Operativo, en la rúbrica del estudio previo indica elaboró Subdirector Operativo y v/ba Subdirector del Riesgo y en control de firmas indica revisó aspectos técnicos Subdirector Corporativo y los aspectos jurídicos no tiene rubrica del abogado y jefe de la OAJ.

En contravía de lo establecido en el procedimiento licitación pública código PROD-CON -01 versión 10 actividad No. 4 -responsable Profesional de la Oficina Asesora Jurídica. Recibir la documentación y revisar el contenido de los soportes de la contratación. Es de anotar que para la vigencia 2018 todos los procedimientos contractuales la primera actividad de los procedimientos es:

"El área solicitante ejecutora debe realizar mesas de trabajo con el profesional de la Oficina Asesora Jurídica designado por el jefe de la Oficina Asesora Jurídica (el cual será el mismo que retome el proceso cuando se radique formalmente), a fin de que se brinde la asesoría y acompañamiento respectivo y realizara las reuniones necesarias para efectuar los ajustes pertinentes a los diferentes documentos que hacen parte del proceso de selección.

(...) Una vez finalice las mesas de trabajo entre el profesional de la oficina Asesora Jurídica y los profesionales del área solicitante ejecutora deberán ser presentados al jefe de la Oficina Asesora Jurídica, previa radicación del proceso, para su correspondiente revisión jurídica".

Lo anterior, producto de acciones de mejora.



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

9. Se evidencia que alguno de los carro tanques no cuenta con los acoples acordes para conectar la manguera al carro tanque, lo anterior debido a que el diámetro de la manguera es diferente a la salida del carro tanque lo que genera en ocasiones que no se pueda suministrar agua a las máquinas.
10. Es importante que el carro taller que se dispuso para agilizar el proceso de desvare de las máquinas cuente con las herramientas y repuestos necesarios para atender estos casos, ya que en algunas ocasiones llegan a las estaciones sin ellas o en su defecto revisan y no vuelven.
11. Se observa que el proceso de garantías no está consolidado como tal en alguna matriz o cuadro de control, esto solo se maneja por correo electrónico de acuerdo a las evidencias presentadas por el señor Hernán Gómez, adicional a esto se recomienda capacitar al personal en los procesos involucrados en la subdirección logística a fin de que respondan de manera correcta en las auditorías ya que se evidencia una falta de desinformación y negación en el momento de solicitarla.
12. Se observa que el formato de hojas de vida del parque automotor no está actualizado de acuerdo a las TRD, por lo anterior se recomienda actualizarlo y dejar los ítems que se relaciona en las TRD a fin de tener un mejor control documental.
13. Se evidencia que la estación B17 envió el 28-11-2018 la inspección diaria a las 5pm, la compañía 3 (así indicaba el reporte consolidado de las inspecciones) el día 04-11-2018 la envió a las 7.21 pm, por lo anterior se recomienda que dentro del procedimiento de revisión diaria del parque automotor se especifique los tiempos de envío y de realización de algunas de las actividades a fin de tener un mejor control, teniendo en cuenta que la inspección diaria se debería de hacer antes de manipular cada vehículo esto para prevenir futuros accidentes.
14. En la información suministrada por la Subdirección Logística bajo el CORDIS 2018IE16110 a control interno, se relacionó en el memorando la ubicación de las máquinas y vehículos, se realizó una muestra aleatoria en donde se visitó a cada estación y se verificó el estado de cada máquina, documentos y procedimientos relacionados al parque automotor. Al realizar la visita a la estación B3 Restrepo a fin de hacer dichas verificaciones, no fue posible auditar el camión grúa CG01 debido a que en dicha estación nos informaron que este camión se encontraba en la estación B6 Fontibón, al visitarla en el marco de la auditoría, allí tampoco se encontró el camión grúa CG01 y en la estación no tenía conocimiento que esa máquina debía estar allí, por lo anterior se observa una mala información, control y trazabilidad sobre la ubicación del parque automotor de la unidad. En la mesa de validación de hallazgos adelantada el día 15-ene-2019 con acta de reunión No. 18-2019, la Subdirección Logística explica que el camión grúa CG01 siempre está disponible en la estación B3 al área logística en el área de talleres. En revisión posterior, el día jueves 17 de enero de 2019, se comprobó por parte del jefe de la oficina de control interno, que el camión grúa se encontraba en la estación antes mencionada, sin embargo, es importante que al momento de responder de manera verbal a la información solicitada por algún ente de control se verifique muy bien qué respuesta se da o se tenga la certeza de la información suministrada, esto con el fin de no generar confusiones ni malestar en el desarrollo de las auditorías.

11. RECOMENDACIONES



INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

1. Es importante seguir pendiente de las máquinas que no tienen las placas y las matrículas (máquinas de tránsito libre) como es el caso de la MA01 a fin de poder resolver de la mejor manera estos casos garantizando la trazabilidad de los mismos.
2. Se recomienda que en los diagnósticos que realiza Rempodiesel de acuerdo a las solicitudes de mantenimiento se realice de manera específica abarcando no solo la falla reportada en el formato si no la revisión del sistema involucrado, teniendo en cuenta que las máquinas están entrando al taller varias veces por el mismo daño.
3. Se recomienda retroalimentar a las estaciones sobre el estado de las órdenes de mantenimiento que se generan por las fallas reportadas en la inspección diaria, esto con el fin de generar confianza sobre el proceso.
4. Analizado el procedimiento de revisión diaria del parque automotor encontramos que el profesional de la subdirección logística encargado de adelantar la consolidación y análisis de los reportes de inspección diaria realizadas por las estaciones, se vería sobre cargado de trabajo en el momento en que todas las estaciones realizaran el reporte diario de la inspección toda vez que sería más de 3.600 aproximadamente, con lo cual no se podría hacer el análisis y canalización de todos los requerimientos y situaciones particulares del parque automotor. Por lo tanto, es importante revisar la pertinencia y/o la posibilidad de implementar software o aplicativos que permitan agilizar este análisis y la toma decisiones.
5. Revisadas la facturación del contrato 394-2017 (Mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor) se encuentra una debilidad orientada a que el proveedor relaciona en la factura sus Órdenes de Trabajo OT sin registrar los números de casos y en la base de datos Casos Parque Automotor que diligencia la Subdirección Logística, solo se registra el número del caso sin la OT generada. Lo anterior hace dispendiosa el cruce de la información entre la facturación y la matriz, teniendo que revisar uno a uno los soportes aportados de las intervenciones de mantenimiento adelantados a los vehículos. lo que puede conllevar a pagos dobles, pagos de trabajos que son garantías, pagos de casos y OT muy antiguas, entre otras situaciones.

12. CONCLUSIONES

Como resultado general de la auditoría, se puede concluir que en el proceso de gestión del Parque Automotor en todos sus ítems (mantenimiento, siniestros, garantías, gestión documental, documentos de tránsito, entre otros) no se encuentra debidamente planificado, implementado, documentado y controlado, con sus debidos soportes, así como su interacción y comunicación con las demás áreas que se involucran en dicho proceso (Corporativa, Logística, Operativa - Estaciones), por lo que no se tiene confianza en la gestión adelantada en el proceso de parque automotor. También se evidencia que la entidad no tiene controlado los procesos contratados externamente, específicamente los contratos de mantenimiento de parque automotor, no cuentan con los soportes que den cuenta de las decisiones que se tomen y su respectiva solución. Por otra parte, se evidenció gran concentración de actividades y obligaciones en un número reducido de personal de planta y/o contratista, lo que dificulta el control, seguimiento, análisis de la información que maneja Logística, con lo cual los procesos y gestiones (incluida esta auditoría) se ven afectados en retrasos o mala calidad de la información suministrada o reportes que realice la subdirección.

EQUIPO AUDITOR



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
GOBIERNO, SEGURIDAD Y CONVIVENCIA
Unidad Administrativa Especial Cuerpo
Oficial de Bomberos

INFORME AUDITORÍA INTERNA INDEPENDIENTE

Nombre(s): HEIDY BIBIANA BARREIRO GARCIA Profesional OCI – Cto 344-2018	Firma(s): 
---	---

JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO	
Nombre: RUBÉN ANTONIO MORA GARCÉS	Firma: 