

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 1 de 29
--	--	--

RESPONSABLE: OFICINA DE CONTROL INTERNO

NOMBRE DE LA AUDITORIA/SERVICIO DE ASEGURAMIENTO: Auditoría interna a la gestión de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor

OBJETIVO: Evaluar la efectividad, oportunidad y cumplimiento normativo de la gestión de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos.

ALCANCE: Verificación de los procesos realizados desde el 1 de enero de 2025 hasta el 31 de marzo de 2026, abarcando las etapas precontractuales, contractual y postcontractual, así como la planeación, programación, ejecución, supervisión, pago, trazabilidad documental y evaluación de la efectividad del mantenimiento.

CRITERIOS:

- 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.
- Acuerdo 257 de 2006: Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones.
- Decreto 644 de 2025 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. "Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Seguridad, Convivencia y Justicia".
- Resolución 618 de 2021 de la UAECOB, "Por medio de la cual se derogan las resoluciones Nos. 100 de 2019 y 170 de 2012 y se adoptan los lineamientos aplicables al Comité de Vehículos de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá".
- Resolución 873 de 2024 de la UAECOB, "Por medio de la cual se modifican los artículos segundo y tercero de la Resolución No. 618 de 2021"
- Manual de Usuario Disponibilidad Parque Automotor GR-MN06, versión 1 del 23/01/2024.
- Procedimiento GR-PR05 Préstamo y Devolución de Parque Automotor, versión 2 del 13/05/2022.
- Procedimiento GR-PR09 Solicitud y Entrega de Recursos, Combustibles y Aditivos, versión 2 del 12/02/2024.
- Procedimiento GR-PR16 Revisión Diaria del Parque Automotor, versión 2 del 23/09/2022.
- Procedimiento GR-PR26 Mantenimiento Preventivo y Predictivo del Parque Automotor, versión 2 del 28/07/2023.
- Procedimiento GR-PR27 Solicitud y Reporte de Novedades para Suministro de Combustible en los Vehículos del Parque Automotor, versión 2 del 11/08/2023.
- Procedimiento GR-PR28 Recepción y Trámite de Solicitudes de Mesa Logística, versión 3 del 04/04/2023.
- Procedimiento GR-PR30 Trámite de Solicitudes Herramienta LOG+, versión del 17/06/2022.
- Demás normas y/o jurisprudencia que complementen, modifiquen, deroguen o sustituyan las anteriores.

PROCESO AUDITADO: Gestión de Recursos – Subdirección Logística - Ejecutar las actividades relacionadas con el mantenimiento del parque automotor.

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 2 de 29
--	--	--

SUBDIRECCIÓN/OFICINA/DEPENDENCIA/ÁREA: Subdirección Logística

LÍDER DE PROCESO/DEPENDENCIA: Omer Mauricio Rivera Ruiz

EQUIPO AUDITOR:

Carlos Andrés Vargas Puerto - Jefe Oficina de Control Interno
Lina Lucia Gómez Gómez – Profesional Oficina de Control Interno - Líder auditoría
Sergio Piña Robledo - Profesional Oficina de Control Interno – Auditor Acompañante

PERIODO DE EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA:

04 de mayo al 14 de agosto de 2026.

1. METODOLOGÍA

De conformidad con la Guía de Auditoría para Entidades Públicas expedida por el DAFP, se emplearon los siguientes procedimientos de auditoría: Consulta, Observación, Inspección y Revisión de evidencia física. Adicionalmente, se empleó la metodología PHVA (Planear, Hacer, Verificar, Actuar).

a) Planear:

- Elaboración del Plan de auditoría y la lista de verificación.
- Definición de los objetivos, el alcance y los tiempos de ejecución.
- Preparar la auditoría de campo, papeles de trabajo, investigación documental y procedimental sobre el proceso auditado.

b) Hacer:

- Auditoría de campo a través de entrevista.
- Recolección y verificación de la información obtenida de las entrevistas y evidencias documentales.
- Entrega del Informe preliminar de auditoría a los líderes y/o responsables de los procesos auditados.

c) Verificar:

- Análisis de la información, evidencias, y verificación del cumplimiento de acuerdo a lo establecido en los procedimientos, requisitos legales, normas aplicables definidas para la auditoría.
- Mesas de validación de hallazgos donde se presentó el informe preliminar, se aclararon y/o justificaron los hallazgos de no conformidad por parte de los auditores y de los auditados, respectivamente.
- Análisis de las evidencias e información adicional entregada por los auditados en la mesa de validación de hallazgos, y determinar la subsanación de las no conformidades u observaciones.
- Entrega del Informe final de auditoría a los líderes y/o responsables de los procesos auditados.

d) Actuar:

- Solicitud del Plan de Mejoramiento de los hallazgos o desviaciones encontrados, en el FOR-GI-04-01 Solicitud de Acción Correctiva Preventiva y de Mejora (ACPM).

Mediante memorando ID 261363 del 4 de mayo de 2026, la Oficina de Control Interno comunicó la apertura de la Auditoría Interna a la gestión del mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos.

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 3 de 29
--	--	--

El 19 de mayo de 2026 se llevó a cabo una reunión virtual a través de la plataforma Microsoft Teams, en la cual se formalizó la apertura del ejercicio auditor, se socializó el Plan de Auditoría, se presentaron los riesgos priorizados y se solicitó a la Subdirección Logística la siguiente información:

- Designación del personal encargado de atender el ejercicio auditor en representación del líder del proceso.
- Carta de representación debidamente suscrita.
- Acceso virtual a las actas de las reuniones realizadas por el Comité de Vehículos.
- Relación del parque automotor vigente durante la vigencia 2025 y hasta el 31 de marzo de 2026.
- Archivo plano de los mantenimientos preventivos y correctivos efectuados al parque automotor durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de marzo de 2026.
- Relación de las solicitudes recibidas, junto con su estado, a través de la Mesa Logística y de la herramienta LOG+, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de marzo de 2026.
- Acceso virtual a las hojas de vida de los vehículos que conforman el parque automotor.

Posteriormente, mediante correo electrónico del 2 de junio de 2026, la Oficina de Control Interno informó la selección de la muestra de hojas de vida objeto de revisión y solicitó el acceso correspondiente. La muestra estuvo conformada por treinta y siete (37) vehículos del parque automotor.

Finalmente, el 10 de julio de 2026 se realizó una reunión presencial con la Subdirección Logística, en la cual se efectuaron aclaraciones sobre las situaciones identificadas durante el desarrollo de la auditoría, particularmente aquellas relacionadas con la información y los soportes documentales que reposan físicamente en las hojas de vida de los vehículos seleccionados en la muestra.

2. FUENTES DE INFORMACIÓN REVISADAS

Para la elaboración del presente informe se tuvo en cuenta la información aportada durante el desarrollo de la auditoría y los complementos suministrados posteriormente, entre ellos: bases de mantenimientos livianos y pesados, actas del Comité de Vehículos, plan de mantenimiento, procedimientos internos, soportes de pagos de los siguientes contratos:

- Contrato 696-2024 - Prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de latonería y pintura, incluyendo el suministro de repuestos, insumos y mano de obra especializada para los vehículos livianos pertenecientes al parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial Bomberos de Bogotá D.C.
- Contrato 608-2025 - Prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de mecánica, latonería y pintura, incluyendo el suministro de repuestos, insumos y mano de obra especializada para los vehículos pertenecientes al parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá DC lote I y II – SBLG.
- Contrato 398-2024 - Prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de latonería y pintura, incluyendo el suministro de repuestos, insumos y mano de obra especializada para los vehículos pertenecientes al parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá D.C. - grupo 1 (vehículos pesados).
- Contrato 609-2025 - Prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de mecánica, latonería y pintura, incluyendo el suministro de repuestos, insumos y mano de obra especializada para los vehículos pertenecientes al parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 4 de 29
---	--	---

de Bogotá DC lote I y II – SBLG.

Relación de contratos de llantas No. 394-2024 y No. 732-2025, relación de cambios de llantas, base de siniestros del parque automotor.

Riesgos priorizados en el proceso de auditoría

TABLA 1– RIESGOS PRIORIZADOS

Prioridad	Riesgo crítico	Enfoque de auditoría
Alta	Pagos sin soportes suficientes de ejecución contractual.	Verificar integralmente informes de supervisión, facturas, órdenes de servicio, actas de recibo, soportes técnicos y evidencia en expediente físico y SECOP II.
Alta	Ejecución inoportuna o insuficiente del mantenimiento preventivo.	Validar si los vehículos recibieron mantenimiento conforme a programación, kilometraje, uso operativo y condiciones técnicas.
Alta	Debilidades en la supervisión contractual.	Revisar si el supervisor verificó calidad, oportunidad, necesidad, pertinencia y cumplimiento de obligaciones antes de aprobar pagos.
Alta	Inconsistencias documentales entre expediente físico, SECOP II y soportes internos.	Contrastar la información contractual, técnica y financiera para establecer trazabilidad completa.
Media-Alta	Concentración de gastos o mantenimientos recurrentes en vehículos específicos.	Analizar costos por placa, frecuencia de fallas, reincidencias y decisiones administrativas adoptadas.
Media-Alta	Falta de análisis de efectividad del mantenimiento.	Evaluar indicadores de disponibilidad, oportunidad, recurrencia de fallas, tiempos fuera de servicio y costos acumulados.

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

Muestra de vehículos seleccionados

TABLA 2– MUESTRA REVISIÓN HOJAS DE VIDA PARQUE AUTOMOTOR

Tipo de Vehículo	No. vehículos	No. identificación interna vehículos
Camioneta	6	X27; X35; X25; CC01; R15; X19
Microbús	1	UT01
Vehículo utilitario	1	VU04
Bus	1	TP01
Camión grúa	1	CG02
Carro furgón	1	CF04
Carro tanque	3	CT02; CT05; CT06
Grúa de rescate	1	GR01
Máquina de altura	1	MA02
Máquina extintora	17	ME33; ME22; ME30; ME29; ME21; ME40; ME16; ME46, ME34, ME44; ME27; ME32; ME37, ME51; ME45; ME50; ME35
Máquina líquidos inflamables	1	MLI02
Máquina MATPEL	1	MM01
Unidad de rescate	1	UR01
Unidad de rescate animal	1	URA01
Total	37	

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno, con base en la validación de la muestra de auditoría.

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 5 de 29
---	--	--

La muestra fue priorizada por criticidad operativa, representatividad por tipo de vehículo, participación en el servicio misional, materialidad de intervenciones, recurrencia de mantenimientos y existencia de siniestros o aprobaciones en Comité de Vehículos.

3. SITUACIONES GENERALES

En desarrollo de la Auditoría Interna a la gestión del mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor, la Oficina de Control Interno efectuó pruebas de auditoría sobre la información suministrada por la Subdirección Logística, entre ella: hojas de vida físicas, bases de mantenimiento de vehículos livianos y pesados, solicitudes y órdenes de trabajo, informes técnicos, cotizaciones, actas del Comité de Vehículos, facturas, soportes de recibido a satisfacción, información de siniestros y demás documentos asociados a la ejecución contractual.

La revisión se realizó sobre una muestra de treinta y siete (37) vehículos, seleccionada considerando criterios de criticidad operativa, representatividad por tipo de vehículo, materialidad de las intervenciones, recurrencia de mantenimientos y participación en la prestación del servicio misional.

Como resultado de las pruebas realizadas y de la valoración de las respuestas y evidencias aportadas por la Subdirección Logística durante la etapa de contradicción, se determinaron las siguientes situaciones:

3.1. Formalización y control del Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor

En desarrollo de la auditoría, la Subdirección Logística suministró el documento denominado Plan de Mantenimiento Preventivo del Parque Automotor, el cual contiene la relación de ciento veintidós (122) vehículos y establece como objetivo definir las actividades necesarias para el desarrollo de los mantenimientos preventivos y correctivos, orientadas a prevenir, mitigar y corregir fallas o daños, prolongar la vida útil y confiabilidad de los vehículos y equipos especiales y contribuir a su disponibilidad para la atención de emergencias.

No obstante, de la revisión del documento aportado no fue posible identificar de manera inequívoca elementos asociados a su formalización institucional, tales como fecha de aprobación y entrada en vigencia, versión, responsables de elaboración, revisión y aprobación, periodicidad de actualización y control de cambios, lo que dificulta establecer su vigencia y aplicabilidad como instrumento oficial para orientar la programación y ejecución del mantenimiento del parque automotor.

Hallazgo No. 1 - Debilidades en la formalización y control del Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor

Durante el desarrollo de la auditoría, la Subdirección Logística suministró un documento denominado Plan de Mantenimiento Preventivo del Parque Automotor, en el cual se relacionan ciento veintidós (122) vehículos y se establecen actividades orientadas a prevenir, mitigar y corregir fallas o daños, prolongar la vida útil y confiabilidad de los vehículos y equipos especiales, y contribuir a su disponibilidad para la atención de emergencias.

No obstante, a partir de la documentación aportada durante el ejercicio auditor, no se evidenció la

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 6 de 29
---	--	--

formalización del citado plan como instrumento institucional, mediante elementos que permitan identificar de manera inequívoca su aprobación, versión, fecha de entrada en vigencia, responsable de elaboración, revisión y aprobación, periodicidad de actualización y mecanismo de control de cambios.

Esta situación dificulta determinar la vigencia, integridad, pertinencia y aplicabilidad del documento utilizado para orientar la programación y ejecución del mantenimiento del parque automotor, así como verificar que las periodicidades, criterios técnicos, actividades y vehículos incluidos correspondan con las condiciones actuales de operación de la flota.

Lo anterior adquiere relevancia frente a lo dispuesto en el artículo 44 del Decreto Distrital 644 de 2025, que asigna a la Subdirección Logística, entre otras funciones, formular y ejecutar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo para el equipo menor y especializado, así como garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de acuerdo con la disponibilidad y los procedimientos establecidos.

De igual manera, el Paso 17 – Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos de la metodología del Plan Estratégico de Seguridad Vial establece que la organización debe diseñar e implementar uno o varios planes de mantenimiento preventivo para los vehículos utilizados en los desplazamientos laborales y ejecutar el mantenimiento periódico considerando, entre otros insumos, las inspecciones preoperacionales, los reportes de condiciones inseguras, los riesgos de la operación, los manuales, fichas técnicas y recomendaciones de los fabricantes.

La falta de formalización y control del Plan de Mantenimiento puede generar la utilización de versiones no controladas, diferencias en los criterios técnicos y periodicidades aplicadas, dificultades para verificar su actualización y cumplimiento y debilidades en la trazabilidad de las decisiones relacionadas con la programación y ejecución de las intervenciones, afectando la confiabilidad del instrumento utilizado para orientar la gestión preventiva del parque automotor.

3.2. Actualización y trazabilidad de la información histórica de mantenimiento por vehículo

De la revisión realizada a las treinta y siete (37) hojas de vida físicas seleccionadas en la muestra, se evidenció que estas contienen soportes relacionados con las intervenciones preventivas y correctivas efectuadas a los vehículos, entre ellos solicitudes, informes técnicos, facturas, inventarios de recibo y entrega, pruebas de ruta y demás documentos asociados a la ejecución del mantenimiento.

Asimismo, la supervisión contractual aportó archivos en Excel mediante los cuales realiza seguimiento a las solicitudes atendidas por los diferentes proveedores. De acuerdo con lo informado durante el ejercicio auditor, estos archivos constituyen mecanismos de control utilizados en el marco de cada contrato.

No obstante, la información disponible se encuentra distribuida entre las hojas de vida físicas, expedientes contractuales y controles electrónicos utilizados por la supervisión, sin que se evidenciara un mecanismo institucional integrado que permita consultar de manera ágil, uniforme y cronológica el comportamiento histórico de las intervenciones efectuadas a cada vehículo.

Sobre este aspecto, la Tabla de Retención Documental serie 300-L-64.01 aplicable para las Hojas de Vida de Equipo Automotor contempla dentro de sus tipos documentales los “Cuadros de control de mantenimiento”. Esto no implica la obligación de implementar una plataforma tecnológica o un

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 7 de 29
--	--	--

consolidado digital específico, pero sí evidencia la importancia de disponer de instrumentos que faciliten el control de las intervenciones efectuadas.

Adicionalmente, el procedimiento GR-PR26 – Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor establece como objetivo *“establecer las acciones y controles de los mantenimientos preventivos y correctivos”*; define LOG+ como un sistema de información para el seguimiento, control, gestión y generación de indicadores; y en la actividad 8.15 establece la obligación de revisar y actualizar las hojas de vida del parque automotor.

De igual forma, el Paso 17 de la metodología del Plan Estratégico de Seguridad Vial establece que la organización debe documentar y mantener la hoja de vida de los vehículos y garantizar la trazabilidad del mantenimiento realizado.

En consecuencia, si bien la auditoría no cuestiona la existencia de los soportes individuales ni exige la implementación de una herramienta tecnológica determinada, se evidenció una oportunidad de fortalecimiento en la consolidación y articulación de la información histórica por vehículo, particularmente para facilitar el análisis de intervenciones realizadas, recurrencia de fallas, componentes reparados o sustituidos, costos acumulados y demás antecedentes técnicos relevantes.

Observación No. 1 - Oportunidad de mejora en la consolidación y trazabilidad de la información histórica de mantenimiento por vehículo

Durante la revisión de las treinta y siete (37) hojas de vida físicas correspondientes a los vehículos seleccionados en la muestra de auditoría, se evidenció que estas contienen soportes asociados a las intervenciones de mantenimiento preventivo y correctivo realizadas.

Asimismo, la supervisión contractual utiliza archivos electrónicos para efectuar el seguimiento de las solicitudes atendidas por los diferentes proveedores. No obstante, la información relacionada con el mantenimiento de cada vehículo se encuentra distribuida entre las hojas de vida físicas, los expedientes contractuales y los controles electrónicos utilizados por la supervisión, lo que dificulta su consulta integral y cronológica.

Durante el ejercicio auditor fue necesario revisar individualmente los soportes disponibles para reconstruir el comportamiento histórico de las intervenciones efectuadas, identificar los tipos de mantenimiento, fechas, componentes intervenidos, costos y demás antecedentes asociados a cada vehículo.

Si bien el procedimiento GR-PR26 – Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor contempla mecanismos de seguimiento y establece la revisión y actualización de las hojas de vida del parque automotor, no se identifica un requisito expreso que obligue a disponer de un consolidado único o de una herramienta tecnológica específica para administrar el histórico de mantenimientos.

En consecuencia, la situación se presenta como una oportunidad de mejora, orientada a fortalecer la articulación y consulta de la información histórica por vehículo, de manera que permita identificar con mayor facilidad aspectos como frecuencia de intervenciones, recurrencia de fallas, componentes reparados o sustituidos, costos acumulados, garantías y antecedentes técnicos relevantes.

Contar con un mecanismo de consulta integral contribuiría a mejorar el seguimiento técnico y financiero

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 8 de 29
--	--	--

del parque automotor y proporcionaría información útil para la toma de decisiones relacionadas con programación del mantenimiento, recurrencia de intervenciones, aplicación de garantías, mantenimiento mayor, reposición o eventual baja de los vehículos.

3.3. Resultados cuantitativos de mantenimiento y comportamiento de los vehículos de la muestra

Durante el periodo objeto de auditoría se identificaron 832 solicitudes únicas de mantenimiento por valor total de \$7.951.246.408,20. De estas, 586 solicitudes correspondieron a vehículos pesados, equivalentes al 70,43 % del total, por valor de \$6.558.072.599,06; mientras que 246 solicitudes correspondieron a vehículos livianos, por valor de \$1.393.173.809,14.

TABLA 3– RELACIÓN MANTENIMIENTOS

Categoría	Contrato	Solicitudes agrupadas	Valor total solicitudes
Liviano	608-2025	77	\$716.334.899,47
Liviano	696-2024	169	\$676.838.909,67
Pesado	398-2024	357	\$3.339.185.861,84
Pesado	609-2025	229	\$3.218.886.737,22
Total		832	\$7.951.246.408,20

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

La muestra de 37 vehículos registra 318 solicitudes de mantenimiento, por \$4.810.897.906,38, lo que representa el 38,22% del total de solicitudes y el 60,50% del valor total analizado. Esta representatividad confirma la pertinencia de la muestra seleccionada para focalizar pruebas sobre los vehículos de mayor incidencia financiera y operativa.

TABLA 4– RELACIÓN MANTENIMIENTOS MUESTRA

Categoría	Solicitudes muestra	Valor total solicitudes
Liviano	29	\$716.334.899,47
Pesado	289	\$3.339.185.861,84
Total	318	\$4.810.897.906,38

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

A continuación, se relacionan los vehículos pesados con (valor acumulado igual o superior a \$160 millones, No. OT/solicitudes igual o superior a 14, o permanencia total igual o superior a 180 días).

TABLA 5– RELACIÓN VEHÍCULOS PESADOS CON MAYOR CONCENTRACIÓN DE VALOR Y RECURRENCIA DE MANTENIMIENTOS

Sigla	Tipo	Marca	Modelo	No. OT	Valor acumulado	Permanencia total
ME33	Máquina Extintora	FREIGHTLINER	2011	7	\$356.434.113	236 días
MA02	Máquina de Altura	SPARTAN	2026	5	\$262.428.063	464 días
ME22	Máquina Extintora	ROSENBAUER	2010	14	\$215.974.629	206 días
CG02	Camión Grúa	CHEVROLET	2009	4	\$208.873.841	179 días
ME30	Máquina Extintora	FREIGHTLINER	2011	11	\$191.550.791	242 días
ME29	Máquina Extintora	FREIGHTLINER	2011	14	\$182.584.510	277 días
ME21	Máquina Extintora	ROSENBAUER	2010	13	\$180.205.745	307 días

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos



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

Nombre del Procedimiento

AUDITORIA INDEPENDIENTE

Nombre del Procedimiento

INFORME DE AUDITORÍA

Código: EC-PR01-FT05

Versión:01

Vigencia: 03/10/2022

Página 9 de 29

Sigla	Tipo	Marca	Modelo	No. OT	Valor acumulado	Permanencia total
ME40	Máquina Extintora	HME	2018	15	\$172.849.158	241 días
ME16	Máquina Extintora	INTERNATIONAL	2007	11	\$169.710.445	198 días
ME46	Máquina Extintora	HME	2018	19	\$160.663.772	169 días
ME34	Máquina Extintora	FREIGHTLINER	2012	14	\$152.714.881	136 días
ME37	Máquina Extintora	ROSENBAUER	2016	14	\$140.015.757	197 días

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

Se destacan los vehículos pesados con las siguientes siglas ME33 (máquina extintora marca Freightliner, modelo 2011), MA02 (máquina de altura marca Spartan, modelo 2006), ME22 (máquina extintora marca Rosenbauer, modelo 2010) y CG02 (camión grúa marca Chevrolet, modelo 2009), que concentran valores superiores a \$200 millones cada uno.

Igualmente, se identificaron vehículos con alta frecuencia de solicitudes, como ME46 (máquina extintora marca HME, modelo 2018) con 19 solicitudes, ME40 (máquina extintora marca HME, modelo 2018) con 15 solicitudes y ME22 (máquina extintora marca Rosenbauer, modelo 2010), ME29 (máquina extintora marca Freightliner, modelo 2011), ME34 (máquina extintora marca Freightliner, modelo 2012) y ME37 (máquina extintora marca Rosenbauer, modelo 2016) con 14 solicitudes cada uno.

Adicionalmente, se observa que la mayor parte de las solicitudes analizadas corresponden a mantenimientos correctivos, lo cual evidencia una tendencia hacia intervenciones reactivas frente a fallas, daños o deterioro de componentes, en lugar de una gestión predominantemente preventiva. Esta situación resulta relevante, teniendo en cuenta que el mantenimiento correctivo, aunque necesario para restablecer la operatividad de los vehículos, puede generar mayores costos, tiempos de indisponibilidad, afectación de la capacidad de respuesta y presión sobre los recursos contractuales.

En vehículos livianos, aunque la participación total frente a los pesados es menor, también se identifican concentraciones relevantes en las siglas X27 (Camioneta Ford F150, modelo 2012), X25 (Camioneta Ford F150, modelo 2012), R15 (Camioneta Ford Ranger, modelo 2010) y X35 (Camioneta Dodge, modelo 2017), los cuales presentan los mayores valores acumulados de mantenimiento dentro de la muestra de esta categoría.

TABLA 6– RELACIÓN VEHÍCULOS LIVIANOS CON MAYOR CONCENTRACIÓN DE VALOR Y RECURRENCIA DE MANTENIMIENTOS

Sigla	Tipo	Marca	Modelo	No. OT	Valor acumulado	Permanencia total
X27	Camioneta	FORD	2012	5	\$ 119.732.057	163 días
X25	Camioneta	FORD	2012	2	\$ 88.842.868	406 días
R15	Camioneta	FORD	2010	3	\$ 86.186.712	327 días
X35	Camioneta	DODGE	2017	5	\$ 81.014.708	158 días
CC01	Camioneta	DODGE	2017	5	\$ 51.570.457	49 días
X19	Camioneta	FORD	2012	3	\$ 25.756.057	59 días
UT01	Microbús	MERCEDES BENZ	2018	4	\$ 24.468.240	79 días
VU04	Vehículo utilitario	JHON DEERE	2012	2	\$ 23.864.396	63 días

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

Se evidencian permanencias prolongadas en taller, especialmente en los vehículos X25 y R15, lo cual puede incidir en la disponibilidad operativa.

Durante la mesa de validación, la Subdirección Logística manifestó que los costos y recurrencias de

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 10 de 29
---	--	---

mantenimiento se encuentran asociados, entre otros factores, a las condiciones severas de operación de los vehículos de emergencia, su antigüedad, peso, especialidad técnica, características de los sistemas instalados y disponibilidad de representación y repuestos en el mercado.

Asimismo, se evidenció que cada solicitud cuenta con análisis técnico individual y que las intervenciones que superan los topes establecidos son sometidas al Comité de Vehículos para su correspondiente análisis.

En consecuencia, la concentración de costos y recurrencia identificada no constituye por sí misma una desviación; sin embargo, constituye información relevante para fortalecer el seguimiento técnico y financiero de la flota y para generar alertas sobre vehículos que, por su comportamiento histórico, requieran análisis especiales.

Si bien la concentración de costos y recurrencia puede estar asociada a la antigüedad, uso operativo, criticidad misional, especialidad técnica y disponibilidad de repuestos, no se evidenció un análisis consolidado que permita determinar de manera integral las causas de la recurrencia, la efectividad de las intervenciones, la incidencia del mantenimiento correctivo, la disponibilidad operativa, la relación costo-beneficio.

Observación No. 2. Oportunidad de mejora en el análisis acumulado de costos, recurrencia y comportamiento del mantenimiento por vehículo

Se identificaron automotores con alta concentración de costos, recurrencia de solicitudes y permanencias prolongadas en taller. Si bien la Subdirección Logística efectúa análisis técnicos por intervención y justificó que parte de estas condiciones se deriva de la antigüedad, características especiales, condiciones de operación y disponibilidad de repuestos de los vehículos de emergencia, se considera pertinente fortalecer el análisis acumulado por unidad.

Dicho análisis podría integrar variables como antigüedad, marca, modelo, representación y disponibilidad de repuestos en el mercado, frecuencia y tipo de fallas, costos acumulados, tiempos de permanencia en taller, garantías, disponibilidad y efectividad de intervenciones anteriores, como información complementaria para soportar decisiones de mantenimiento mayor, continuidad de reparaciones, reposición o baja.

Observación No. 3 – Diferencias entre las periodicidades consignadas en el informe técnico del taller y las establecidas en el Plan de Mantenimiento Preventivo

Durante la revisión de los soportes asociados al mantenimiento del vehículo identificado con sigla CC01 (Camioneta Dodge), placa OLN181, caso No. 19CC0125607, se evidenció una diferencia entre la periodicidad indicada en el informe técnico del taller y lo establecido en el Plan de Mantenimiento Correctivo y Preventivo del parque automotor de la UAECOB.

En el informe técnico emitido por el contratista Inversiones El Norte S.A.S., correspondiente al caso No. 19CC0125607, se registra que el vehículo ingresó con kilometraje de 50.195 km y que dentro de las actividades solicitadas se incluyó el cambio de aceite y filtros de motor, la verificación del sistema de perifoneo y una rutina de mantenimiento de 10.000 km. En el análisis técnico del taller se señala que, de acuerdo con la funcionalidad del servicio del vehículo, “la entidad sugiere realizarlo cada 8.000 km”.



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

Nombre del Procedimiento

AUDITORIA INDEPENDIENTE

Nombre del Procedimiento

INFORME DE AUDITORÍA

Código: EC-PR01-FT05

Versión:01

Vigencia: 03/10/2022

Página 11 de 29

DESCRIPCION DE LA FALLA	
CONDICIÓN	Cliente solicita: 1. Cambio de aceite y filtros de motor 2. Verificación sistema de perifoneo 3. Rutina de 10.000km
EVALUACION Y ANALISIS TECNICO DE LA FALLA	Se realiza inspección a vehículo encontrando las siguientes novedades: 1. Se requiere el cambio de aceite debido al vencimiento del intervalo de kilometraje recomendado. En este caso, se utiliza un aceite 5W30, el cual, según las especificaciones técnicas del fabricante, debe ser reemplazado cada 10,000 km o cada 6 meses, sin embargo, de acuerdo a la funcionalidad de servicio del vehículo la entidad sugiere realizarlo cada 8.000 km 2. Se realiza verificación del sistema eléctrico del perifoneo, durante la cual se evidencia un corto eléctrico en uno de los componentes principales. Tras una revisión más detallada, se identifica que el cableado del módulo ha sufrido daños significativos, lo cual se atribuye a las altas temperaturas a las que ha estado expuesto. Este factor ha provocado un deterioro en el aislamiento y la integridad del cable, lo que ha originado el mal funcionamiento del sistema. 3. Se lleva a cabo la rutina de mantenimiento preventivo a los 10.000 km con el objetivo principal de monitorear, optimizar y preservar la vida útil del motor y de los sistemas

ASISTENCIA TECNICA TALLERES EL NORTE

Página 1 | 3

No obstante, al contrastar dicha información con el Plan de Mantenimiento aportado, se evidencia que este documento tiene como objetivo definir las horas y/o kilometrajes para la realización de los mantenimientos preventivos a los vehículos del parque automotor de la UAECOB. En el apartado de niveles de mantenimiento preventivo, el plan establece periodicidades en kilómetros de 2.500 km, 5.000 km, 7.000 km, 14.000 km, 21.000 km, 28.000 km y 35.000 km, identificando el nivel de mantenimiento correspondiente a 7.000 km antes del nivel de 14.000 km.

En consecuencia, se observa que el informe técnico del taller hace referencia a una periodicidad sugerida de 8.000 km y a una rutina de 10.000 km, mientras que el Plan de Mantenimiento Preventivo de la entidad contempla una periodicidad de 7.000 km para uno de los niveles de mantenimiento. Esta diferencia puede generar falta de uniformidad en la aplicación de los criterios de mantenimiento preventivo, afectar la programación de intervenciones y dificultar la verificación objetiva del cumplimiento del plan definido por la entidad.

Adicionalmente, el Plan de Mantenimiento señala que su ejecución será acordada entre el taller contratista y el supervisor o apoyo a la supervisión, y que el taller debe reportar al supervisor el informe correspondiente a los mantenimientos, con el fin de adelantar acciones de mejora y el plan de acción respectivo. Por lo anterior, resulta necesario que los informes técnicos emitidos por los contratistas se encuentren alineados con las periodicidades oficialmente adoptadas por la entidad, o que cualquier modificación, criterio técnico especial o excepción se encuentre debidamente justificada, aprobada y documentada.

Observación No. 4 - Mantenimiento realizado a vehículo no identificado en el Plan de Mantenimiento del Parque Automotor

Durante la revisión de la relación de mantenimientos ejecutados en el marco del Contrato 696-2024, se evidenció la realización y pago de mantenimiento asociado al vehículo identificado con sigla ANTIGUOSM28, marca Oldsmobile, mediante solicitud No. 18ANTIGUOSM2825618, por valor de \$20.394.220.

De acuerdo con la información revisada, dicha solicitud fue presentada y aprobada por el Comité de

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 12 de 29
--	--	---

Vehículos en reunión del 4/04/2025. No obstante, al contrastar la sigla del vehículo con el Plan de Mantenimiento del Parque Automotor de la UAECOB, no se identificó el vehículo ANTIGUOSM28 dentro del listado de vehículos relacionados en dicho plan. Esta situación evidencia una oportunidad de mejora en la conciliación entre el inventario del parque automotor, el Plan de Mantenimiento y las intervenciones autorizadas y ejecutadas, con el fin de asegurar que los vehículos objeto de mantenimiento se encuentren identificados en la programación institucional o cuenten con justificación documentada para su intervención.

Observación No. 5 - Mantenimientos sucesivos en vehículos ME35, ME40 y ME37 sin evidencia suficiente de análisis de recurrencia y efectividad

Durante la revisión de los soportes asociados a los vehículos ME35 (Maquina extintora FREIGHTLINER), ME40 (Maquina extintora HME) y ME37 (Maquina extintora ROSENBAUER), se identificaron solicitudes de mantenimiento correctivo tramitadas en periodos cercanos, algunas posteriores a entregas a satisfacción y relacionadas con novedades sobre sistemas o componentes previamente revisados.

Si bien cada solicitud cuenta con soportes técnicos individuales, no se evidenció suficientemente un análisis conjunto que permita determinar si los reingresos correspondieron a fallas nuevas, reincidencias, deficiencias del diagnóstico anterior, actividades complementarias, condiciones de operación, calidad de repuestos o situaciones susceptibles de garantía.

TABLA 7– RELACIÓN MANTENIMIENTOS SUCESIVOS

Vehículo	Solicitudes relacionadas	Situación evidenciada	Aspecto crítico observado
ME35	16ME3525511; 16ME3525520	El vehículo fue intervenido mediante solicitud 16ME3525511 y recibido a satisfacción; posteriormente ingresó nuevamente al taller mediante solicitud 16ME3525520 por novedades relacionadas con fuga de aire, limpiabrisas y luces.	Reingreso en corto tiempo posterior a la entrega, lo cual genera incertidumbre sobre la integralidad del diagnóstico inicial y la suficiencia de la prueba de funcionamiento.
ME40	02ME4025721; 18ME4025725	El vehículo fue atendido en una intervención que incluyó revisión general, niveles, fluidos, mantenimiento preventivo y prueba de funcionamiento. Aproximadamente dos días después se generó nueva solicitud por fuga de refrigerante.	Posible debilidad en la revisión del sistema de refrigeración, considerando que previamente se habían revisado niveles, fluidos y funcionamiento general.
ME37	01ME3725816; 01ME3725827; 01ME3725830; 01ME3725847	Se identificaron varias solicitudes correctivas en periodo cercano, asociadas a pérdida de potencia, sistema de combustible, ABS, sistema de aire, frenos, luces, cámaras, sistema eléctrico, tanque de combustible contaminado y generador.	Múltiples intervenciones sobre sistemas críticos sin evidencia de análisis integral de recurrencia, causa raíz, efectividad de reparaciones y posible aplicación de garantías.

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

La situación constituye una oportunidad para fortalecer la evaluación de la efectividad de las reparaciones y el seguimiento a vehículos que presentan reingresos al taller en periodos cortos.

Observación No. 6 - Debilidades en la trazabilidad y justificación técnica de intervenciones sucesivas efectuadas al vehículo ME34

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 13 de 29
--	--	---

Durante la revisión de los soportes asociados al vehículo ME34 (Maquina extintora FREIGHTLINER), placa OCJ997, se evidenciaron dos solicitudes de mantenimiento correctivo relacionadas con el mismo vehículo y el mismo contrato, identificadas como 04ME3425637 y 04ME3425643, ejecutadas en el marco del Contrato 398 de 2024.

En la solicitud 04ME3425637, de acuerdo con el informe técnico de servicio, el vehículo ME34 ingresó al taller el 29/07/2025 y registró permanencia en taller de 24 días. En dicha intervención se identificaron y atendieron múltiples novedades relacionadas, entre otras, con la bomba extintora, persiana compartimiento trasero, sistema de sujeción, luces de emergencia, luces guía, sistema de aire, condensador de aire acondicionado, válvula tanque a bomba, guayas, fuga de gases por tubería de exosto y otros componentes del vehículo. El soporte de prueba de ruta y/o funcionamiento registra salida el 22/08/2025 y entrega del vehículo a satisfacción.

El valor facturado de la solicitud 04ME3425637 fue de \$26.495.607,04, según factura electrónica No. BGT11029757, asociada a la orden de trabajo OT_0071923.

Posteriormente, se evidenció la solicitud 04ME3425643, también asociada al vehículo ME34, placa OCJ997, contrato 398 de 2024, orden de trabajo OT_0071923_001, por concepto de "SERVICIO REPARACIÓN MILLARE", con valor total facturado de \$5.751.666,27.

La situación genera incertidumbre, debido a que en los soportes aportados para la solicitud 04ME3425643 no se evidencia con claridad el diagnóstico técnico que originó la reparación del millaré, ni se precisa la falla, daño, deterioro, afectación funcional o condición operativa que motivó dicha intervención. Tampoco se observa justificación que permita establecer por qué esta reparación no fue identificada, diagnosticada o atendida durante la intervención previa 04ME3425637, en la cual el vehículo permaneció aproximadamente 24 días en taller y fue objeto de una revisión amplia de sistemas eléctricos, luces, componentes de cabina, bomba extintora, sistema de aire y demás elementos operativos.

Adicionalmente, llama la atención que las dos intervenciones se encuentren asociadas al mismo vehículo, mismo contrato y órdenes de trabajo relacionadas, pero hayan sido tramitadas como solicitudes separadas. La suma de los valores facturados por las solicitudes 04ME3425637 y 04ME3425643 asciende a \$32.247.273,31, valor que supera el umbral de 20 SMLV aplicable a vehículos pesados para la vigencia 2025, equivalente a \$28.470.000. En consecuencia, surge la necesidad de validar si, por tratarse de intervenciones próximas, relacionadas con el mismo vehículo y la misma orden de trabajo principal, debieron analizarse de manera agrupada para efectos de control, autorización y eventual presentación ante el Comité de Vehículos.

Por lo anterior se evidencia debilidades en la trazabilidad técnica, en la integralidad del diagnóstico y en la justificación de la separación de las intervenciones, especialmente cuando la agrupación de los valores habría generado la obligación de evaluación por el Comité de Vehículos.

Observación No. 7 - Debilidades en la clasificación y justificación técnica de actividades registradas como mantenimiento

Se identificaron actividades registradas en las bases de mantenimientos de vehículos livianos y pesados que, por su descripción, no permiten establecer de manera directa su correspondencia con las

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 14 de 29
--	--	---

definiciones de mantenimiento correctivo o preventivo previstas en el procedimiento GR-PR26 versión 2 y los dispuesto en el Plan de Mantenimiento del Parque Automotor. Estas actividades incluyen, entre otras, pintura general, logos, adhesivos, reflectivos, perifoneo, sirenas, cornetas y ajustes menores de accesorios.

Por lo anterior, se recomienda fortalecer los criterios de clasificación y exigir que toda actividad registrada como mantenimiento cuente con soporte técnico que evidencie su relación con una falla, desgaste, agotamiento de vida útil, recuperación funcional, restauración, renovación o revisión sistemática orientada a prevenir averías. Cuando se trate de actividades complementarias, estas deberán identificarse de forma diferenciada o justificarse técnicamente dentro del expediente de la solicitud.

Observación No. 8 - Debilidades en la justificación técnica para la instalación de cornetas en el vehículo ME46

Durante la revisión del informe técnico de servicio asociado a la solicitud No. 05ME4626897, correspondiente al vehículo ME46 (Maquina extintora HME), se evidenció que el taller manifestó lo siguiente:

9. Se evidencia que el vehículo no cuenta con cornetas, condición que afecta el sistema de señalización audible y limita la capacidad de advertencia sonora durante el desplazamiento y la atención de emergencias. Esta situación compromete la seguridad vial, reduce la capacidad de alerta a otros actores en la vía y afecta la operatividad del vehículo en escenarios que requieren señalización acústica inmediata.
Para el proceso de instalación de cornetas fue necesario realizar el desmonte del tapizado del techo para realizar la instalación en el techo.

Si bien el informe técnico señala que la ausencia de cornetas afecta el sistema de señalización audible y la capacidad de advertencia sonora del vehículo durante desplazamientos y atención de emergencias, se observa que el soporte no precisa las causas de dicha ausencia, ni permite establecer si las cornetas fueron retiradas, hurtadas, perdidas, deterioradas, inexistentes desde la configuración inicial del vehículo o si correspondían a un componente pendiente de instalación.

Así mismo, no se evidencia en la descripción técnica desde cuándo el vehículo ME46 no contaba con cornetas, si esta condición fue identificada en inspecciones preoperacionales, reportes de novedades, revisiones previas o diagnósticos anteriores. Tampoco se identifica el criterio técnico, normativo, operativo o contractual que sustente de manera expresa la necesidad de instalar dicho elemento como mantenimiento correctivo, preventivo, adecuación, reposición de accesorio o intervención asociada a la seguridad operativa del vehículo.

La situación genera incertidumbre sobre la trazabilidad de la necesidad, la clasificación de la intervención y la justificación técnica del servicio ejecutado, especialmente tratándose de un vehículo misional cuya señalización acústica puede ser relevante para la atención de emergencias. En consecuencia, se requiere que este tipo de intervenciones cuenten con soporte técnico suficiente que permita identificar la condición inicial del vehículo, la causa de la ausencia del elemento, la afectación funcional, el criterio aplicable y la autorización correspondiente.

	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 15 de 29
---	--	--

3.4. Oportunidad de presentación de solicitudes al Comité de Vehículos

De acuerdo con los criterios establecidos para la aprobación de mantenimientos, durante el periodo evaluado se identificaron solicitudes que superaron los topes establecidos para vehículos livianos y pesados, así:

TABLA 8— MONTOS DE APROBACIÓN POR PARTE DEL COMITÉ DE VEHÍCULOS

Año	SMLV	Umbral vehículos livianos — 10 SMLV	Umbral vehículos pesados — 20 SMLV
2024	\$ 1.300.000	\$ 13.000.000,00	\$ 26.000.000,00
2025	\$1.423.500	\$14.235.000,00	\$28.470.000,00
2026	\$1.750.905	\$17.509.050,00	\$35.018.100,00

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

De las 832 solicitudes de mantenimiento identificadas durante el periodo auditado, 46 solicitudes superaron los umbrales establecidos y, por tanto, requerían validación o aprobación por parte del Comité de Vehículos. Como resultado de la revisión, se evidenció que las 46 solicitudes cuentan con aprobación identificada en comité, de acuerdo con la base documental aportada.

TABLA 9— SOLICITUDES DE MANTENIMIENTO

Categoría	Contrato	Solicitudes agrupadas	Valor total solicitudes	Solicitudes que superan umbral	Solicitudes con aprobación de comité
Liviano	608-2025	77	\$716.334.899,47	9	9
Liviano	696-2024	169	\$676.838.909,67	4	4
Pesado	398-2024	357	\$3.339.185.861,84	8	8
Pesado	609-2025	229	\$3.218.886.737,22	25	25
Total		832	\$7.951.246.408,20	46	46

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

Por lo anterior, frente a este punto no se evidencia materialización del riesgo asociado a mantenimientos que superan los topes establecidos sin aprobación del Comité de Vehículos.

No obstante, se recomienda fortalecer la trazabilidad entre la solicitud de mantenimiento, la aprobación del comité, la orden de servicio, la ejecución, la factura y el registro en la hoja de vida del vehículo, de manera que dicha validación pueda consultarse directamente desde el expediente técnico del automotor.

Durante la etapa preliminar de la auditoría se analizó igualmente la secuencia entre el ingreso de los vehículos al taller y la aprobación del Comité. No obstante, a partir de la respuesta de la Subdirección Logística y de la revisión del procedimiento GR-PR26, se determinó que el ingreso al taller constituye una actividad previa necesaria para efectuar el diagnóstico y elaborar la cotización, insumos que permiten establecer el alcance y valor de la intervención y determinar si esta requiere ser sometida al Comité.

Por esta razón, el análisis definitivo se concentró en la oportunidad de las actuaciones posteriores a la disponibilidad de la información técnica y financiera requerida para la toma de decisión.

Durante la revisión se identificaron solicitudes en las cuales transcurrieron periodos significativos entre la

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 16 de 29
---	--	---

disponibilidad de dicha información y la decisión del Comité. La Subdirección Logística aportó explicaciones relacionadas, entre otros aspectos, con la complejidad técnica de determinadas reparaciones, los procesos de revisión administrativa y documental, el cierre de vigencia, periodos de vacaciones y la transición contractual.

Asimismo, se verificó que la Resolución 618 de 2021 no establece un término máximo entre la emisión de la cotización y la presentación o aprobación de una solicitud por parte del Comité de Vehículos. La misma disposición establece que el Comité se reunirá ordinariamente por lo menos una vez al mes y contempla la posibilidad de efectuar sesiones extraordinarias cuando resulte necesario evaluar factores relacionados con los vehículos.

Una vez valorados integralmente los argumentos y evidencias disponibles, la Oficina de Control Interno determinó que no existen elementos suficientes para mantener esta situación como hallazgo definitivo. No obstante, desde un enfoque preventivo y de mejora continua, se considera pertinente fortalecer los mecanismos de planeación, seguimiento y contingencia para gestionar oportunamente las solicitudes que requieren decisión del Comité, particularmente frente a situaciones previsibles que puedan incidir en los tiempos de trámite.

TABLA 10– DÍAS ENTRE FECHA DE COTIZACIÓN Y APROBACIÓN DEL COMITÉ

No.	Categoría	Contrato	Solicitud	Vehículo	Tipo mantenimiento	Valor solicitud	Fecha cotización	Fecha aprobación Comité	Días
1	Liviano	608-2025	15X4425287	X44	Correctivo	\$ 34.706.766,48	15/11/2025	19/12/2025	34
2	Liviano	608-2025	02X4325782	X43	Correctivo	\$ 33.486.713,40	17/12/2025	27/01/2026	41
3	Pesado	609-2025	18CG0125739	CG01	Correctivo	\$ 71.265.057,57	22/12/2025	27/01/2026	36

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

Detalle de otras situaciones observadas

Vehículo R15

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla R15, clasificado como liviano, mediante solicitud No. 18R1524485, cancelada al contratista Inversiones El Norte S.A.S. por valor de \$37.558.663,68.

De acuerdo con los soportes revisados, el vehículo ingresó al taller el 09/11/2024. Posteriormente, fue presentado ante el Comité de Vehículos del 26/11/2024, instancia en la cual no se aprobó el mantenimiento y se recomendó la baja del vehículo. Nuevamente fue presentado en Comité del 28/01/2025, donde se reiteró la recomendación de baja. Finalmente, en Comité del 11/03/2025 se aprobó la realización del mantenimiento.

Lo anterior evidencia que el vehículo permaneció vinculado al proceso de mantenimiento antes de contar con aprobación definitiva del Comité, transcurriendo 122 días entre el ingreso al taller y la aprobación del mantenimiento.

Vehículo TP02

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 17 de 29
---	--	--

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla TP02, clasificado como liviano, mediante solicitud No. 18TP0224585, cancelada al contratista Inversiones El Norte S.A.S. por valor de \$20.898.052,00.

Según los soportes revisados, el vehículo ingresó al taller el 18/12/2024; sin embargo, la aprobación del mantenimiento por parte del Comité de Vehículos se realizó hasta el 26/08/2025, es decir, 251 días después del ingreso al taller.

Esta situación refleja una brecha significativa entre el ingreso del vehículo al taller y la aprobación formal de la intervención por parte del Comité.

Vehículo GR01

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla GR01, clasificado como pesado, mediante solicitud No. 06GR0124361, cancelada al contratista Comercial Internacional de Equipos y Maquinaria S.A.S. por valor de \$79.864.284,38.

De acuerdo con los soportes, el vehículo ingresó al taller el 29/08/2024; no obstante, la aprobación por parte del Comité de Vehículos se efectuó el 24/10/2024, esto es, 56 días después del ingreso. Adicionalmente, se registra salida del taller el 21/02/2025, lo que refleja una permanencia total aproximada de 176 días.

Vehículo ME16

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla ME16, clasificado como pesado, mediante solicitud No. 18ME1624576, cancelada al contratista Comercial Internacional de Equipos y Maquinaria S.A.S. por valor de \$81.151.148,00.

El vehículo ingresó al taller el 11/12/2024 y la aprobación del Comité de Vehículos se realizó el 28/01/2025, con una diferencia de 48 días. La salida del taller se registró el 06/03/2025, evidenciando una permanencia aproximada de 85 días.

Vehículo ME40

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla ME40, clasificado como pesado, mediante solicitud No. 04ME4024520, cancelada al contratista Comercial Internacional de Equipos y Maquinaria S.A.S. por valor de \$63.386.504,00.

El vehículo ingresó al taller el 26/09/2024 y la aprobación del Comité de Vehículos se realizó el 24/10/2024, con una diferencia de 28 días. La salida del taller se registró el 27/02/2025, lo cual refleja una permanencia aproximada de 154 días.

Vehículo ME33

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla ME33, clasificado como pesado, mediante solicitud No. 11ME3324394, cancelada al contratista Comercial Internacional de

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 18 de 29
---	--	---

Equipos y Maquinaria S.A.S. por valor de \$119.601.543,00.

Según los soportes revisados, el vehículo ingresó al taller el 24/12/2024; sin embargo, la aprobación del Comité de Vehículos se realizó el 28/01/2025, es decir, 35 días después del ingreso. La salida del taller se registró el 04/03/2025, con una permanencia aproximada de 70 días.

Vehículo ME22

Se evidenció la ejecución del mantenimiento del vehículo identificado con sigla ME22, clasificado como pesado, mediante solicitud No. 13ME2224535, cancelada al contratista Comercial Internacional de Equipos y Maquinaria S.A.S. por valor de \$155.533.504,00.

El vehículo ingresó al taller el 27/09/2024 y la aprobación del Comité de Vehículos se realizó el 26/11/2024, con una diferencia de 60 días. La salida del taller se registró el 11/02/2025, reflejando una permanencia aproximada de 137 días.

Aunque en los registros analizados se identifica aprobación del Comité, esta se produjo con posterioridad al ingreso del vehículo al taller. Por tanto, el riesgo no se concentra en la ausencia de aprobación, sino en la inoportunidad de dicha aprobación frente al momento de ingreso del vehículo al taller.

3.5. Control y trazabilidad de intervenciones derivadas de siniestros

Durante la auditoría se revisó la base consolidada de siniestros del parque automotor (información suministrada por la Subdirección Corporativa) y se contrastó con la información disponible para los vehículos seleccionados en la muestra.

Se identificaron 44 registros de siniestros asociados a 25 vehículos, con valor indemnizado identificado por \$455.942.518. Para algunos eventos no fue posible relacionar de manera integral, a partir de las fuentes consultadas, el siniestro ocurrido con las actuaciones técnicas efectuadas posteriormente sobre el vehículo.

Durante mesa de validación se aclaró que la Tabla de Retención Documental oficialmente aplicable no exige incorporar los soportes de siniestros dentro de las hojas de vida físicas, razón por la cual la situación no se sustenta en la ausencia de dichos documentos en ese expediente.

No obstante, independientemente de la ubicación archivística de los soportes, resulta necesario disponer de mecanismos que permitan identificar y relacionar los siniestros con las intervenciones efectuadas posteriormente sobre los vehículos.

Este aspecto adquiere especial importancia frente a la aplicación de garantías técnicas. El procedimiento GR-PR26 define la garantía técnica como el respaldo ofrecido por los talleres sobre las reparaciones efectuadas, tanto en mano de obra como en repuestos, por tiempo, kilometraje y/o horas de trabajo. Asimismo, el procedimiento incorpora un punto de control para validar la garantía antes de continuar con el diagnóstico y establece la solicitud de garantía cuando corresponda.

Por tanto, conocer las intervenciones efectuadas como consecuencia de un siniestro permite identificar antecedentes técnicos, determinar si una falla posterior guarda relación con una reparación anterior y

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 19 de 29
--	--	---

validar oportunamente la procedencia de garantías antes de autorizar nuevas intervenciones.

Hallazgo No. 2. Debilidades en la articulación, control y trazabilidad de las intervenciones realizadas a vehículos con ocasión de siniestros.

Del contraste entre las diferentes fuentes de información utilizadas para el seguimiento de los siniestros y las intervenciones efectuadas al parque automotor, se evidenciaron diferencias y limitaciones para establecer de manera integral la trazabilidad entre algunos eventos y las actuaciones técnicas, administrativas y financieras realizadas posteriormente sobre los vehículos.

Si bien la gestión de los siniestros involucra responsabilidades diferenciadas entre la Subdirección Logística, la dependencia responsable de seguros y las demás áreas que participan en las diferentes etapas del trámite, esta distribución funcional requiere mecanismos de coordinación y articulación que permitan relacionar el evento con la reclamación, diagnóstico, reparación, componentes o repuestos intervenidos o sustituidos, indemnización, garantías aplicables y cierre del caso.

El procedimiento GR-PR26 establece controles asociados a la identificación y aplicación de garantías técnicas antes de autorizar nuevas intervenciones. En este sentido, disponer de antecedentes completos sobre las reparaciones efectuadas con ocasión de siniestros resulta necesario para determinar si una falla posterior se encuentra relacionada con una intervención previa y establecer oportunamente la procedencia de una garantía.

La insuficiente articulación de la información puede limitar la identificación de antecedentes técnicos relevantes, dificultar el seguimiento de las reparaciones efectuadas con ocasión de siniestros y afectar la validación de garantías frente a intervenciones posteriores.

La atención del hallazgo deberá realizarse de manera articulada entre las dependencias que intervienen en la gestión de siniestros y mantenimiento, correspondiendo al responsable del proceso coordinar el análisis de causas y la formulación de las acciones de mejoramiento, de acuerdo con las competencias asignadas a cada área.

Observación No. 9 - Inconsistencias entre los siniestros soportados en hojas de vida físicas y la base consolidada de siniestros

Durante la revisión de las hojas de vida físicas de los vehículos ME40 y ME45, se identificaron soportes documentales asociados a siniestros que no se encuentran registrados en la base de siniestros aportada por la Subdirección Corporativa.

En particular, para el vehículo ME40 se evidenciaron soportes del siniestro No. 886582570 del 15/04/2025, contenidos en los folios 481 al 492 de la hoja de vida y del siniestro No. 894252570 del 25/06/2025, contenidos en los folios 637 al 643 de la hoja de vida. No obstante, dichos eventos no se encuentran reportados en la base de siniestros. Así mismo, para el vehículo ME-45, en los folios 752 al 756 de la hoja de vida física, se evidenciaron soportes del siniestro No. 880552570 del 21/01/2025, el cual tampoco se encuentra registrado en la base consolidada.

Esta situación evidencia debilidades en la actualización, conciliación y control de la información de siniestros del parque automotor, al presentarse diferencias entre los soportes físicos que reposan en las

	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 20 de 29
---	--	--

hojas de vida y la base de datos utilizada para su seguimiento institucional.

3.6. Análisis de materialización de riesgos priorizados

Como resultado de las pruebas de auditoría y de la valoración de las aclaraciones y evidencias aportadas por la Subdirección Logística durante la etapa de contradicción, se evaluó el comportamiento de los seis (6) riesgos priorizados al inicio del ejercicio auditor.

El análisis permitió establecer diferentes niveles de exposición y materialización. En algunos casos se evidenciaron situaciones concretas asociadas al riesgo evaluado; en otros, las pruebas identificaron oportunidades de fortalecimiento de los controles sin que fuera posible concluir la materialización integral del riesgo inicialmente formulado.

Como resultado de la auditoría, se concluye que los riesgos priorizados presentaron diferentes niveles de materialización. Algunos se materializaron de manera directa, otros parcialmente, y en un caso no se evidenció materialización frente al aspecto específico evaluado.

TABLA 11– ANÁLISIS DE MATERIALIZACIÓN DE RIESGOS

Riesgo priorizado	Resultado de auditoría	Sustento
Pagos sin soportes suficientes de ejecución contractual	No se evidenció materialización directa del riesgo.	En la muestra revisada, las solicitudes de mantenimiento contaban, en términos generales, con soportes asociados a su ejecución, tales como solicitud de mantenimiento, diagnóstico e informe técnico, cotización cuando aplicaba, inventario de recibo y entrega, prueba de ruta o funcionamiento, factura y soportes de cierre. No obstante, se identificaron oportunidades para fortalecer la articulación y trazabilidad entre las diferentes fuentes documentales utilizadas para el seguimiento de las intervenciones.
Ejecución inoportuna o insuficiente del mantenimiento preventivo	Se evidenció exposición parcial al riesgo.	Se identificaron diferencias entre las periodicidades consignadas en un informe técnico del taller y las establecidas en el Plan de Mantenimiento Preventivo, particularmente en el caso del vehículo CC01, en el cual se hace referencia a rutinas de 8.000 km y 10.000 km, mientras el plan institucional contempla niveles diferentes, entre ellos 7.000 km. La situación constituye una oportunidad para fortalecer la uniformidad de los criterios aplicados al mantenimiento preventivo.
Debilidades en la supervisión contractual	Se evidenció exposición parcial al riesgo, sin concluir su materialización general.	Se identificaron oportunidades de fortalecimiento relacionadas con la trazabilidad histórica de las intervenciones, el seguimiento a garantías, el análisis de reingresos y la articulación de la información de siniestros. Respecto de las solicitudes sometidas al Comité de Vehículos, se verificó que aquellas que superaban los topes establecidos contaban con aprobación; las situaciones asociadas a los tiempos de trámite fueron clasificadas como oportunidad de mejora y no como incumplimiento.
Inconsistencias documentales entre expediente físico, SECOP II y soportes internos	Se materializó parcialmente.	Se evidenció dispersión de la información histórica de mantenimiento entre hojas de vida, expedientes contractuales y controles electrónicos, así como diferencias entre la base consolidada de siniestros y algunos soportes disponibles para los vehículos

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 21 de 29
--	--	---

		revisados. No obstante, las pruebas no permiten concluir que exista una inconsistencia generalizada entre todos los expedientes físicos, SECOP II y los soportes internos.
Concentración de gastos o mantenimientos recurrentes en vehículos específicos	Se evidenció exposición al riesgo, sin concluir su materialización como desviación.	Se identificaron vehículos con alta concentración de costos, recurrencia de solicitudes y permanencias prolongadas en taller. Sin embargo, durante la etapa de contradicción se aportaron elementos relacionados con antigüedad, condiciones severas de operación, especialidad técnica, características particulares de los vehículos y disponibilidad de repuestos. Por tanto, la concentración de costos o recurrencia no constituye por sí misma una desviación, aunque amerita seguimiento y análisis acumulado.
Falta de análisis de efectividad del mantenimiento	Se evidenció exposición parcial al riesgo.	Si bien se realizan diagnósticos y análisis técnicos individuales por intervención, se identificó oportunidad de fortalecer el análisis acumulado por vehículo, especialmente respecto de recurrencia de fallas, costos, reingresos al taller, permanencia, garantías y efectividad de las reparaciones, como insumo para la toma de decisiones sobre continuidad de intervenciones, mantenimiento mayor, reposición o baja.

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

De acuerdo con las evidencias analizadas, no resulta técnicamente conveniente concluir que cuatro de los seis riesgos priorizados se materializaron, dado que la etapa de contradicción permitió aclarar y reformular algunas de las situaciones inicialmente identificadas.

En particular, se determinó lo siguiente:

1. No se evidenció materialización directa del riesgo de pagos sin soportes suficientes de ejecución contractual, dado que las solicitudes revisadas contaban, en términos generales, con documentación que sustentaba la ejecución de los servicios.
2. Se evidenció exposición parcial frente a la oportunidad y suficiencia del mantenimiento preventivo, derivada principalmente de diferencias puntuales entre las periodicidades consignadas en informes técnicos y las establecidas en el Plan de Mantenimiento.
3. Frente al riesgo asociado a debilidades en la supervisión contractual, se evidenciaron oportunidades de fortalecimiento relacionadas con la trazabilidad histórica de las intervenciones, el seguimiento a garantías, el análisis de reingresos y la articulación de la información asociada a siniestros. En relación con las solicitudes sometidas al Comité de Vehículos, se verificó que las intervenciones que superaban los topes establecidos contaban con aprobación, y las situaciones identificadas respecto de los tiempos de trámite fueron clasificadas como oportunidad de mejora, sin concluir la materialización del riesgo por este aspecto.
4. Se evidenciaron debilidades parciales en la consistencia y articulación de la información, particularmente por la dispersión del histórico de mantenimiento entre distintas fuentes y las diferencias identificadas entre algunos registros de siniestros y los soportes disponibles. Estas situaciones no permiten afirmar una inconsistencia generalizada entre los expedientes físicos, SECOP II y los demás sistemas de información.
5. Frente a la concentración de costos y recurrencia de mantenimientos, se evidenció exposición al riesgo, pero no se considera procedente calificarla por sí sola como materialización, teniendo en cuenta las características particulares de los vehículos de emergencia y las explicaciones técnicas aportadas por la Subdirección Logística.

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 22 de 29
--	--	---

6. Respecto de la efectividad del mantenimiento, se identificó la oportunidad de fortalecer los análisis acumulados por vehículo, complementando los análisis individuales actualmente realizados con información sobre recurrencia, costos, reingresos, garantías, permanencia en taller y efectividad de las intervenciones.

En consecuencia, los resultados evidencian que las principales exposiciones del proceso se concentran en la formalización y actualización de la planeación del mantenimiento, la trazabilidad e integración de la información, el seguimiento de garantías, la articulación entre las dependencias que intervienen en la gestión de siniestros y el análisis acumulado del comportamiento técnico de los vehículos, más que en la ausencia generalizada de soportes o controles sobre la ejecución contractual.

3.6.1. Validación de riesgos materializados frente a la matriz de riesgos del proceso

Al contrastar los resultados de la auditoría con la matriz de riesgos del proceso Gestión de Recursos, se evidenció que esta contempla de manera general el riesgo asociado a la posibilidad de pérdida reputacional por la no ejecución de las actividades de mantenimiento del parque automotor y equipo menor, cuya causa se encuentra relacionada con deficiencias en el seguimiento de las actividades de mantenimiento.

Para su tratamiento, la matriz contempla controles orientados, entre otros aspectos, a verificar la creación de solicitudes en LOG+, realizar el prediagnóstico, validar la procedencia de garantías o la existencia de siniestros, definir las intervenciones con fundamento en el diagnóstico, presentar al Comité de Vehículos los casos que superan los topes establecidos, verificar las actividades ejecutadas frente al diagnóstico y validar el recibido a satisfacción.

Estos controles guardan correspondencia con el procedimiento GR-PR26, el cual incorpora puntos de control relacionados con la validación de garantías, diagnóstico, presentación al Comité, autorización de reparaciones, prueba de ruta, entrega a satisfacción y actualización de las hojas de vida del parque automotor.

No obstante, los resultados de la auditoría evidencian oportunidades para fortalecer la identificación de causas y controles asociados específicamente a:

- Formalización, actualización y control del Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo;
- Integración y trazabilidad del histórico de mantenimiento por vehículo;
- Oportunidad en la presentación de solicitudes al Comité de Vehículos;
- Seguimiento a reingresos y mantenimientos sucesivos;
- Identificación y aplicación de garantías técnicas;
- Articulación de la información relacionada con siniestros y las reparaciones derivadas de estos;
- Seguimiento de vehículos con alta recurrencia, costos acumulados o permanencias prolongadas en taller;
- Conciliación entre el Plan de Mantenimiento y los vehículos efectivamente intervenidos; y
- Clasificación y justificación técnica de las actividades registradas como mantenimiento preventivo o correctivo.

En consecuencia, se recomienda que el responsable del proceso evalúe la pertinencia de actualizar o fortalecer la matriz de riesgos y sus controles, de acuerdo con las causas y situaciones identificadas

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 23 de 29
---	--	---

durante la auditoría, buscando que los mecanismos de administración del riesgo no se concentren únicamente en la ejecución individual de cada solicitud, sino que incorporen controles orientados al análisis histórico, la recurrencia, la efectividad de las intervenciones y la trazabilidad integral de la información.

4. MESA DE VALIDACIÓN DE HALLAZGOS

Con la participación del equipo auditor de la Oficina de Control Interno (OCI) y los responsables del proceso auditado, el 03/08/2026 se llevó a cabo la mesa de validación de hallazgos, en la cual se socializó el informe preliminar de la auditoría, conforme consta en el Acta de Reunión No. 114.

Por parte de la Subdirección Logística con el memorando ID 270115 del 04/08/2026 se dio respuesta al Informe Preliminar de Auditoría del Parque Automotor.

La Oficina de Control Interno analizó las respuestas y evidencias aportadas, verificando su pertinencia, suficiencia y relación con los criterios de auditoría. Como resultado de esta valoración, se efectuaron ajustes en la formulación, alcance y clasificación de algunas situaciones inicialmente identificadas, los cuales se reflejan en el Cuadro Resumen de Hallazgos y en el apartado de Observaciones del presente Informe Final.

5. CUADRO RESUMEN HALLAZGOS

No.	DESCRIPCIÓN HALLAZGO	CRITERIO
1.	Debilidades en la formalización y control del Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor. Durante la auditoría, la Subdirección Logística suministró el documento denominado Plan de Mantenimiento Preventivo del Parque Automotor, en el cual se relacionan 122 vehículos y se establecen actividades orientadas a prevenir, mitigar y corregir fallas o daños y a contribuir a la disponibilidad de la flota. No obstante, en el documento aportado no se evidenciaron elementos que permitan identificar de manera inequívoca su versión, fecha de aprobación y entrada en vigencia, responsables de elaboración, revisión y aprobación, periodicidad de actualización y control de cambios. Esta situación dificulta determinar su vigencia, pertinencia y aplicabilidad como instrumento institucional para orientar la programación y ejecución del mantenimiento y puede generar diferencias en los criterios técnicos y periodicidades aplicadas.	Decreto Distrital 644 de 2025, artículo 44, funciones de la Subdirección Logística relacionadas con la formulación y ejecución del plan de mantenimiento preventivo y correctivo y con garantizar el mantenimiento del parque automotor. Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte – Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos, que establece el diseño e implementación de uno o varios planes de mantenimiento preventivo. Procedimiento GR-PR26 – Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor, en lo relacionado con las acciones y controles aplicables a la gestión del mantenimiento.
2.	Debilidades en la articulación, control y trazabilidad de las intervenciones realizadas a vehículos con ocasión de siniestros. Del contraste entre las diferentes fuentes de información utilizadas para el seguimiento de los siniestros y las intervenciones efectuadas al parque automotor, se evidenciaron diferencias y limitaciones para	Procedimiento GR-PR26, en lo relacionado con garantía por adquisición, garantía técnica y validación de garantías. Resolución 873 de 2024, frente a la participación de la Subdirección

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 24 de 29
---	--	---

establecer de manera integral la trazabilidad entre algunos eventos y las actuaciones técnicas, administrativas y financieras realizadas posteriormente sobre los vehículos. Si bien la gestión del siniestro involucra responsabilidades diferenciadas entre la Subdirección Logística y la dependencia responsable de seguros, esta distribución funcional requiere mecanismos de articulación que permitan relacionar el evento con la reclamación, diagnóstico, reparaciones, componentes o repuestos intervenidos, indemnización, garantías aplicables y cierre del caso. La insuficiente articulación de esta información puede limitar la identificación de antecedentes técnicos relevantes, dificultar el seguimiento a reparaciones efectuadas con ocasión de siniestros y afectar la validación de posibles garantías frente a intervenciones posteriores.	Corporativa en asuntos de siniestros, reclamaciones y trámites ante aseguradoras. Procedimientos institucionales aplicables a la gestión de siniestros y mantenimiento del parque automotor.
--	---

6. OBSERVACIONES

No.	DESCRIPCIÓN OBSERVACIONES
1.	Oportunidad de mejora en la consolidación y trazabilidad de la información histórica de mantenimiento por vehículo. Si bien las hojas de vida y los controles utilizados por la supervisión contienen información sobre las intervenciones realizadas, esta se encuentra distribuida entre diferentes fuentes. Se recomienda fortalecer su articulación para facilitar la consulta histórica por vehículo y el análisis de recurrencias, costos, garantías y antecedentes técnicos relevantes.
2.	Oportunidad de mejora en la planeación y seguimiento de las solicitudes sometidas al Comité de Vehículos Durante la auditoría se identificaron solicitudes de mantenimiento en las cuales transcurrieron periodos significativos entre la disponibilidad de la información técnica y financiera y la decisión del Comité de Vehículos. La Subdirección Logística aportó explicaciones relacionadas con la complejidad técnica de determinadas intervenciones, revisión administrativa y documental, cierre de vigencia, periodos de vacaciones y transición contractual. Asimismo, se verificó que la Resolución 618 de 2021 no establece un término máximo entre la emisión de la cotización y la presentación de la solicitud al Comité. No obstante, teniendo en cuenta que la citada resolución contempla sesiones ordinarias y la posibilidad de realizar sesiones extraordinarias cuando resulte necesario evaluar asuntos relacionados con los vehículos, se considera pertinente fortalecer los mecanismos de planeación, seguimiento y contingencia que permitan gestionar oportunamente las solicitudes que requieren decisión del Comité, especialmente frente a situaciones previsibles que puedan incidir en los tiempos de trámite. Esta situación se presenta como oportunidad de mejora y no como incumplimiento, orientada a fortalecer la gestión preventiva y la oportunidad de las decisiones relacionadas con el mantenimiento del parque automotor.
3.	Oportunidad de mejora en el análisis acumulado de costos, recurrencia y comportamiento del mantenimiento por vehículo. Se identificaron vehículos con concentración significativa de costos, recurrencia de solicitudes y permanencias prolongadas en taller. Aunque estas condiciones pueden encontrarse justificadas por la antigüedad, especialidad técnica, condiciones de operación y disponibilidad de repuestos, se considera conveniente fortalecer el análisis acumulado por vehículo como herramienta para la toma de decisiones.
4.	Diferencias entre las periodicidades consignadas en el informe técnico del taller y las establecidas en el Plan de Mantenimiento Preventivo. Para el vehículo CC01 se evidenciaron referencias a mantenimientos de 8.000 y 10.000 km, mientras el Plan de Mantenimiento institucional contempla periodicidades diferentes. Se requiere asegurar la correspondencia entre los criterios aplicados por los contratistas y los establecidos por la Entidad o documentar técnicamente las excepciones.

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 25 de 29
--	--	---

5.	Mantenimiento realizado a vehículo no identificado en el Plan de Mantenimiento. Se evidenció una intervención por \$20.394.220 al vehículo ANTIGUOSM28, aprobada por el Comité de Vehículos, sin que el automotor se encontrara identificado en el Plan de Mantenimiento suministrado durante la auditoría. Se recomienda fortalecer la conciliación entre inventario, planificación e intervenciones ejecutadas.
6.	Mantenimientos sucesivos en vehículos ME35, ME40 y ME37 sin evidencia suficiente de análisis de recurrencia y efectividad. Se identificaron reingresos al taller en periodos cercanos posteriores a intervenciones y entregas a satisfacción. Resulta pertinente fortalecer el análisis que permita determinar si corresponden a fallas nuevas, reincidencias, garantías o deficiencias del diagnóstico anterior.
7.	Debilidades en la trazabilidad y justificación técnica de intervenciones sucesivas efectuadas al vehículo ME34. Las solicitudes 04ME3425637 y 04ME3425643 corresponden a intervenciones próximas sobre el mismo vehículo y sus valores acumulados superan el umbral aplicable para vehículos pesados. Sin concluir la existencia de fraccionamiento, se requiere fortalecer el análisis integral de intervenciones relacionadas para efectos de diagnóstico y aplicación de controles.
8.	Debilidades en la clasificación y justificación técnica de actividades registradas como mantenimiento. Se identificaron actividades de pintura, perifoneo, sirenas, cornetas, imagen institucional, señalización y accesorios cuya descripción no permite identificar claramente su correspondencia con mantenimiento preventivo o correctivo. Se recomienda fortalecer la justificación técnica y clasificación de dichas intervenciones.
9.	Debilidades en la justificación técnica para la instalación de cornetas en el vehículo ME46. Los soportes revisados no permiten establecer suficientemente la causa de la ausencia de las cornetas ni la clasificación técnica de su instalación. Se recomienda documentar la condición inicial, origen de la necesidad, afectación funcional y naturaleza de la intervención.
10.	Inconsistencias en los registros de siniestros. Se identificaron tres (3) siniestros asociados a los vehículos ME40 y ME45 con soportes documentales disponibles, pero no registrados en la base consolidada de siniestros suministrada durante la auditoría. Esta situación evidencia debilidades en la actualización, conciliación e integridad de las fuentes de información utilizadas para su seguimiento, lo que puede afectar la trazabilidad de reclamaciones, reparaciones, indemnizaciones y garantías asociadas.

7. RECOMENDACIONES

Con fundamento en los hallazgos y observaciones definitivos de la auditoría, la Oficina de Control Interno recomienda:

- Formalizar el Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor como instrumento institucional controlado, definiendo como mínimo su identificación, versión, fecha de aprobación y vigencia, responsables de elaboración, revisión y aprobación, periodicidad de actualización y control de cambios. Asimismo, asegurar que su contenido se encuentre actualizado frente al inventario vigente del parque automotor, las características técnicas de los vehículos, las condiciones de operación, los resultados de las inspecciones preoperacionales y las recomendaciones de los fabricantes.
- Fortalecer la articulación y trazabilidad de la información histórica de mantenimiento por vehículo, evaluando la implementación o formalización de un mecanismo de seguimiento que permita consultar cronológicamente las intervenciones realizadas, aprovechando los controles y herramientas actualmente utilizados por la Subdirección Logística, sin que ello implique

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 26 de 29
--	--	---

necesariamente la creación de una nueva plataforma tecnológica.

- Definir campos mínimos para el seguimiento histórico por vehículo, que permitan identificar, entre otros aspectos, la solicitud, diagnóstico, cotización, orden de trabajo, tipo de mantenimiento, actividades ejecutadas, componentes o repuestos intervenidos, fechas de ingreso y salida del taller, valor, garantía aplicable y estado de la intervención.
- Establecer mecanismos de seguimiento para vehículos con alta recurrencia, concentración de costos o permanencias prolongadas, considerando antigüedad, marca, modelo, representación y disponibilidad de repuestos, criticidad misional, condiciones de operación y efectividad de reparaciones anteriores.
- Fortalecer los mecanismos de planeación, seguimiento y contingencia de las solicitudes que requieren decisión del Comité de Vehículos, considerando las circunstancias previsibles que puedan afectar su oportunidad y las alternativas previstas en la regulación vigente, cuando las condiciones técnicas u operativas del caso así lo ameriten.
- Mantener la trazabilidad entre diagnóstico, cotización, revisión técnica, presentación al Comité, decisión, autorización de reparación y ejecución, de manera que sea posible identificar los tiempos de cada etapa y sustentar las actuaciones realizadas.
- Fortalecer la articulación entre la Subdirección Logística, la dependencia responsable de seguros y las demás áreas involucradas en la gestión de siniestros, con el propósito de relacionar los eventos con las intervenciones posteriores efectuadas sobre los vehículos, respetando las competencias asignadas a cada dependencia.
- Establecer mecanismos que permitan identificar, para los vehículos afectados por siniestros, las reparaciones efectuadas, componentes o repuestos intervenidos, reclamaciones, indemnizaciones, estado del trámite y cierre del caso, como información relevante para el seguimiento técnico del parque automotor.
- Fortalecer la validación y seguimiento de garantías técnicas, verificando antes de autorizar nuevas intervenciones si las fallas, componentes o repuestos objeto de reparación se encuentran cubiertos por garantías derivadas de trabajos anteriores, incluidos aquellos efectuados con ocasión de siniestros.
- Garantizar que las periodicidades de mantenimiento preventivo utilizadas por los contratistas correspondan con las establecidas en el Plan de Mantenimiento de la Entidad o que cualquier modificación, excepción o criterio técnico diferente se encuentre debidamente justificado, aprobado y documentado.
- Implementar análisis específicos para vehículos que registren reingresos al taller en periodos cortos, con el fin de determinar si corresponden a fallas nuevas, reincidencias, actividades complementarias, calidad de repuestos o situaciones susceptibles de garantía.

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 27 de 29
---	--	---

- Fortalecer la clasificación y justificación de las actividades registradas como mantenimiento, asegurando que los soportes permitan identificar la condición que origina la intervención y su correspondencia con mantenimiento preventivo, correctivo, reposición, adecuación u otra categoría aplicable.
- Conciliar periódicamente el Plan de Mantenimiento, el inventario vigente y las intervenciones ejecutadas, de forma que todos los automotores intervenidos se encuentren identificados o cuenten con justificación documentada para su incorporación.
- Revisar la matriz de riesgos del proceso Gestión de Recursos, evaluando la incorporación o fortalecimiento de controles relacionados con trazabilidad histórica, oportunidad del Comité de Vehículos, garantías, reintegros, siniestros y calidad de la información.

8. CONCLUSIONES

La Auditoría Interna permitió evaluar la efectividad, oportunidad y cumplimiento de los controles relacionados con la gestión del mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de marzo de 2026.

Como resultado de las pruebas realizadas, se evidenció que la gestión del mantenimiento cuenta con procedimientos, mecanismos de supervisión, diagnósticos técnicos, soportes de ejecución e instancias de aprobación. En términos generales, las solicitudes revisadas disponían de documentación asociada a la ejecución de los servicios, por lo cual no se evidenció materialización generalizada del riesgo de pagos sin soportes suficientes de ejecución contractual.

No obstante, se identificó como uno de los principales resultados de la auditoría la necesidad de formalizar y controlar institucionalmente el Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Parque Automotor. Si bien la Subdirección Logística aportó un documento que contiene lineamientos y actividades aplicables al mantenimiento de la flota, no se evidenciaron elementos suficientes que permitan determinar de manera inequívoca su versión, fecha de aprobación y entrada en vigencia, responsables de elaboración, revisión y aprobación, periodicidad de actualización y control de cambios. Esta situación limita la posibilidad de establecer con certeza el instrumento institucional vigente que orienta la programación y ejecución del mantenimiento.

La auditoría también identificó una oportunidad de mejora en la consolidación y trazabilidad histórica de la información de mantenimiento por vehículo. Si bien existen hojas de vida, expedientes contractuales y controles electrónicos utilizados por la supervisión, la información se encuentra distribuida entre diferentes fuentes, lo que dificulta su consulta integral y el análisis cronológico del comportamiento técnico de cada unidad. Esta situación se presenta como una oportunidad de fortalecimiento y no como incumplimiento, al no identificarse un criterio que exija la implementación de un sistema consolidado o de una herramienta tecnológica específica.

Respecto de los vehículos que presentan alta concentración de costos, recurrencia de solicitudes o permanencias prolongadas en taller, las evidencias analizadas y las explicaciones suministradas por la

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 28 de 29
--	--	---

Subdirección Logística permiten establecer que estas condiciones pueden estar asociadas con la antigüedad, especialidad técnica, condiciones severas de operación y disponibilidad de representación y repuestos en el mercado. Por esta razón, la situación se considera principalmente una oportunidad de mejora en el análisis acumulado por vehículo y no un incumplimiento derivado exclusivamente del nivel de gasto o frecuencia de mantenimiento.

En relación con las solicitudes sometidas al Comité de Vehículos, se verificó que las intervenciones identificadas que superaban los topes establecidos contaban con la correspondiente aprobación. Durante la auditoría se analizaron igualmente los tiempos asociados a algunas solicitudes y las explicaciones aportadas por la Subdirección Logística. Una vez valorada la información disponible, esta situación no se mantiene como hallazgo definitivo; no obstante, se considera pertinente fortalecer los mecanismos de planeación, seguimiento y contingencia que permitan gestionar oportunamente las solicitudes que requieren decisión del Comité, considerando las circunstancias previsibles y las alternativas previstas en la regulación vigente.

En materia de siniestros, se determinó que el aspecto relevante de control no corresponde a la obligación de conservar sus soportes dentro de la hoja de vida física, toda vez que la Tabla de Retención Documental aplicable no establece dicha exigencia. La situación identificada se concentra en la necesidad de fortalecer la articulación, control y trazabilidad entre las dependencias que intervienen en la gestión de siniestros y mantenimiento del parque automotor, de manera que sea posible relacionar los eventos con las reparaciones efectuadas, componentes intervenidos o sustituidos, reclamaciones, indemnizaciones y cierre de los casos.

Esta articulación resulta especialmente relevante para la identificación y aplicación de garantías técnicas, toda vez que permite determinar si una falla o intervención posterior guarda relación con trabajos o repuestos previamente suministrados y establecer, cuando corresponda, la procedencia de una garantía antes de autorizar una nueva intervención.

La distribución de responsabilidades entre la Subdirección Logística, la dependencia responsable de seguros y las demás áreas que intervienen en la gestión de los siniestros no elimina la necesidad de atender integralmente la situación identificada. En consecuencia, el responsable del proceso deberá coordinar con las dependencias involucradas el análisis de causas y la formulación de las acciones de mejoramiento que resulten pertinentes, de acuerdo con las competencias de cada área y bajo un enfoque de gestión por procesos y articulación institucional.

Adicionalmente, se identificaron oportunidades de mejora relacionadas con las periodicidades del mantenimiento preventivo, la correspondencia entre el Plan de Mantenimiento y los vehículos efectivamente intervenidos, los reingresos al taller, las intervenciones sucesivas, la clasificación y justificación técnica de determinados servicios y la conciliación de los registros de siniestros.

Desde el enfoque de auditoría basada en riesgos, los resultados evidencian que las principales áreas de fortalecimiento corresponden a la formalización y actualización de la planeación del mantenimiento, integridad y trazabilidad de la información, articulación interdependencias, seguimiento a garantías, análisis histórico del comportamiento de los vehículos y fortalecimiento de los mecanismos preventivos de seguimiento y control.

En consecuencia, la Oficina de Control Interno considera necesario que se formulen las acciones correspondientes para atender los hallazgos definitivos y recomienda a la Subdirección Logística evaluar

Nota: Si usted imprime este documento se considera "Copia No Controlada" por lo tanto debe consultar la versión vigente en el sitio oficial de los documentos

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos	Nombre del Procedimiento AUDITORIA INDEPENDIENTE Nombre del Procedimiento INFORME DE AUDITORÍA	Código: EC-PR01-FT05 Versión:01 Vigencia: 03/10/2022 Página 29 de 29
---	--	---

la pertinencia de formular acciones de mejora frente a las observaciones identificadas, articulando para ello a las dependencias que, de acuerdo con sus competencias, deban participar en su implementación.

EQUIPO AUDITOR

Nombre: Lina Lucia Gómez Gómez

Firma: 

Nombre: Richard Sergio Piña Robledo

Firma: 

JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO

Nombre: Carlos Andrés Vargas Puerto

Firma: 