

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



INFORME DE AUDITORIA CONTROL INTERNO	Fecha Emisión: 2024/04/10	GI-MA-F-17
	Revisión No.: 2	Página 2 de 9

FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME PRELIMINAR	Día:	05	Mes:	dic	Año:	2024
--	------	----	------	-----	------	------

FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME FINAL	Día:	23	Mes:	dic	Año:	2024
---------------------------------------	------	----	------	-----	------	------

1. INFORMACIÓN GENERAL

Macroproceso:	Gestión Administrativa y Logística
Proceso:	Gestión Logística Bogotá – Gestión Logística Campus Nueva Granada
Líder de Proceso / Jefe(s) Dependencia(s):	CR (R) José Fernedy Camero Menza, jefe de la División Logística Bogotá CR (R) Jaime Humberto Correa Valencia, jefe de la Dirección Administrativa Campus Cajicá
Representante Alta Dirección	Doctora Claudia Ximena López Pareja MG (R) Juan Vicente Trujillo Muñoz - Vicerrector del Campus Nueva Granada
Objetivo de la Auditoría:	Verificar el cumplimiento de los Requisitos establecidos en la Resolución 20223040040595 del 2022 “Por el cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones” y el nivel de cumplimiento de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial vigencia 2024 de la Universidad Militar Nueva Granada.
Alcance de la Auditoría:	1 enero a 15 de octubre de 2024
Criterios de la Auditoría:	• Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. • Ley 2050 de 2020 “Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito” en el artículo No 6 Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades,

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



	organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996”. • Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022 “Por el cual es adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”.
Auditor Líder	Ing. Jair Mauricio Cortés Sandoval
Auditor acompañante	Cont. John Alexander González González

Reunión de Apertura						Ejecución de la Auditoría				Cierre Proceso de Auditoría					
Día	10	Mes	10	Año	24	Desde	15/10/2024	Hasta	12/11/2024	Día	19	Mes	11	Año	2024
							D / M / A		D / M / A						

6. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

ASPECTOS RELEVANTES
Aspecto conforme No. 1 La Universidad Militar Nueva Granada ha establecido una Política de Seguridad Vial documentada y aprobada mediante la Resolución No. 0549 de 2024, que cumple con los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022, evidenciando un compromiso estratégico y formalizado con la seguridad vial. Aspecto conforme No. 2 El PESV de la universidad se encuentra establecido desde el año 2019 mediante la Resolución No. 0376 de 2019 “POR LA CUAL SE ESTABLECE EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA” y adicionalmente, en su artículo 4 establece el Comité de Seguridad Vial que, aunque no es un requisito para planes de nivel básico, demuestra el compromiso de la alta dirección con los grupos de interés en temas de Seguridad Vial.

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES FASE DE PLANIFICACIÓN:

Recomendación 1. Incorporar una cronología clara de actividades en el procedimiento GI-SS-P-4 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS, VALORACIÓN DE LOS RIESGOS Y DETERMINACIÓN DE CONTROLES, con el fin de establecer una metodología parametrizada y reproducible en todas las ocasiones que se proceda a identificar, valorar y controlar los riesgos asociados al PESV

Recomendación 2: Automatizar la herramienta de evaluación de riesgos, con el fin de mantener una trazabilidad y seguimiento de las actividades desarrolladas en el PESV.

RECOMENDACIONES FASE DE IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN:

Recomendación 3: Fortalecer el control en las inspecciones preoperacionales para asegurar que se realicen de manera consistente y cumpliendo con los estándares de seguridad con el fin de reducir la probabilidad de siniestros viales por el mal estado de los vehículos.

Recomendación 4: Coordinar con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo aspectos técnicos relevantes a la identificación de riesgos y el Plan de Prevención, Preparación y Respuesta ante Emergencias; con el fin de desarrollar actividades coordinadas del PESV.

RECOMENDACIONES FASE DE SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN:

Recomendación 5: Asegurar la presentación y socialización de los resultados de los indicadores ante el Comité de Seguridad Vial, así como registrar y documentar los indicadores en el sistema Kawak para garantizar la trazabilidad y seguimiento.

RECOMENDACIONES FASE DE MEJORA CONTINUA:

Recomendación 6: Realizar una revisión exhaustiva de las causas raíz de los hallazgos evidenciados en la auditoría PESV realizada por la División de Calidad, con el fin de asegurar que todas las actividades establecidas estén diseñadas para atacar directamente las causas de los problemas identificados.

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



Recomendación 7: Desarrollar auditorías internas periódicas al PESV, con el fin de asegurar su ejecución efectiva y verificar su impacto en la reducción de riesgos.

RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO:

Recomendación 8: Los controles listados a continuación se enfocan en registrar, analizar o responder a eventos después de que han ocurrido. Si bien aportan valor en términos de diagnóstico y preparación, no abordan las causas raíz de los riesgos, limitando su capacidad para prevenir incidentes y garantizar una gestión integral de la Seguridad Vial. Para mejorar su efectividad, se recomienda complementarlos con controles preventivos que intervengan antes de la materialización del riesgo.

A continuación, se describen controles que se recomienda analizar:

- La consolidación mensual de comparendos registra infracciones de tránsito ya cometidas por los conductores, pero no implementa acciones específicas para prevenir dichas conductas. Este control reactivo, se recomienda complementar con capacitaciones o campañas orientadas a reducir las infracciones antes de que ocurran.
- La revisión de comportamientos inseguros en la conducción monitorea hábitos de conducción riesgosos ya observados; no incluye medidas preventivas que corrijan estas conductas antes de que ocurran problemas. Se recomienda implementar controles proactivos como simulaciones o entrenamientos prácticos enfocados en mejorar los comportamientos.
- El registro y análisis estadístico de siniestros viales documenta accidentes de tránsito que ya ocurrieron y analiza sus impactos, no propone acciones para evitar que vuelvan a suceder. Este control podría fortalecerse con un análisis de causas raíz seguido de estrategias preventivas específicas.
- Los informes mensuales de telemetría registran datos sobre el desempeño de los vehículos después de su operación, pero no intervienen en tiempo real para prevenir conductas riesgosas. Incorporar sistemas de alerta en tiempo real permitiría identificar y corregir riesgos antes de que se materialicen.
- Los informes mensuales de inspecciones preoperacionales de vehículos generan reportes sobre el estado de los vehículos tras las inspecciones, pero no identifican ni corrigen condiciones inseguras de forma inmediata. Un control preventivo adecuado sería realizar evaluaciones en el momento y tomar medidas correctivas inmediatas antes de iniciar la operación.
- Los simulacros de atención de emergencias viales preparan al personal para responder ante emergencias ya ocurridas, pero no se enfocan en prevenir que estas situaciones se presenten. Para complementar este control reactivo, se recomienda desarrollar programas de mantenimiento preventivo y capacitaciones específicas que reduzcan la probabilidad de que las emergencias ocurran.

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



Recomendación 9: Desarrollar una herramienta digital centralizada que permita una identificación, valoración y seguimiento continuo de los riesgos. Esta herramienta debe incluir:

- Frecuencia de evaluación de riesgos.
- Actualización de controles según los hallazgos.
- Trazabilidad y resultados de las acciones correctivas.

Asimismo, formar a los responsables del PESV en metodologías avanzadas de identificación de riesgos, incluyendo análisis de causas raíz para mitigar problemas recurrentes.

Recomendación 10: Utilizar herramientas tecnológicas (p. ej., software de gestión de riesgos) para registrar incidentes, seguimiento de indicadores y controles asociados, facilitando la trazabilidad.

Recomendación 11: Incorporar sistemas de telemetría activa para monitorear y alertar sobre comportamientos riesgosos en tiempo real (exceso de velocidad, frenado brusco, entre otros).

Recomendación 12: Establecer un plan de comunicación continua para divulgar a los colaboradores los riesgos identificados, los controles implementados y su importancia.

Recomendación 13: Integrar al comité en todas las fases de planificación y auditoría para alinear estrategias y fomentar la corresponsabilidad en la toma de decisiones.

Recomendación 14: Realizar talleres y simulacros enfocados en sensibilizar sobre prácticas seguras, destacando temas como la prevención de la fatiga, control de velocidad y atención en condiciones adversas.

HALLAZGOS

HALLAZGO 1 FASE DE PLANIFICACIÓN:

La fase de Planeación por parte de la División Logística cuenta con un avance rezagado respecto a la fecha estipulada por la Resolución 40595 del 12 de julio de 2022 expedida por el Ministerio de Transporte en la que indica que para el mes de julio de 2023 debe estar adoptada dicha fase a completitud. Lo anterior se comprobó en los soportes

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



documentales remitidos por la unidad auditada el 15 de octubre de 2024 y las entrevistas de auditoría realizadas desde el 17 de octubre al 31 de octubre de 2024, verificando la inexistencia de documentos, incumplimiento o avance parcial de los siguientes pasos establecidos por la resolución precitada:

- **Paso 1:** No se tienen establecidas las responsabilidades del líder de PESV frente al reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del plan estratégico de seguridad Vial.
- **Paso 5 (5.1):** Este hallazgo ha sido subsanado.
- **Paso 5:** No se realizó el diagnóstico de la vigencia 2023, el cual en el 2024 debía realizar la debida actualización con la incorporación del impacto y líneas base que dieran cuenta del avance de la vigencia inmediatamente anterior.
- **Paso 6 (6.1):** Este hallazgo ha sido subsanado.
- **Paso 6 (6.2):** Este hallazgo ha sido subsanado.
- **Paso 7:** No se suministraron evidencias de la aprobación y posterior divulgación de metas relacionadas a la implementación y desarrollo del PESV.
- **Paso 8:** Los documentos suministrados en referencia a los Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño se encuentran en estado borrador y no han sido comunicados y suscritos ante el líder del PESV afectando la toma de decisiones pertinentes a la Seguridad Vial.

HALLAZGO No. 2 FASE DE IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN

El desarrollo de la fase de Implementación y Ejecución presenta un avance limitado frente a lo establecido en el Anexo de la Resolución No. 40595 de 2022 dado que se evidenciaron soportes documentales suministrados por los responsables de atender la auditoría que se presentan incompletos o se encuentran en borrador sin suscripción por parte del líder PESV. Adicionalmente, se evidenciaron deficiencias en el seguimiento de inspecciones preoperacionales, recarga de extintores, actualización de las hojas de vida del parque automotor, así:

- **Paso 10:** Las fichas de competencias para los roles de: Auditor de Seguridad Vial, Capacitadores en Seguridad Vial, Colaboradores que conducen Vehículos para sus Desplazamientos Laborales, Líder de Transporte, Líder del PESV y Primer Respondiente; son documentos en borrador en los que no se observa

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



revisión y aprobación del líder del PESV, adicionalmente requiere asegurar la capacitación sobre la Resolución No. 40595 de 2022.

- **Paso 12:** Los documentos “Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias” para Calle 100, Facultad de Medicina, Campus Nueva Granada y Edificio de Postgrados, se encuentran registrados en el sistema Kawak, sin embargo, no incluyen los riesgos específicos de las rutas utilizadas por los colaboradores, limitando su utilidad en situaciones críticas.
- **Paso 14:** El documento “Protocolo Operativo de Mantenimiento de Vías Privadas de la Universidad Militar Nueva Granada” se encuentra en estado borrador, con errores en el diagrama de flujo y no contiene todos los requisitos a completitud. Así mismo, se comprobó que las vías administradas por la Universidad no cuentan con señalización adecuada ni con inspecciones regulares que permitan identificar zonas de conflicto vial.
- **Paso 15:** El Procedimiento de Transportes registrado en el sistema Kawak presenta errores en el diagrama de flujo y no contiene todos los requisitos exigidos en la resolución.
- **Paso 16:** No existe un procedimiento para el registro de la inspección preoperacional diaria de los vehículos motorizados, se presentó un formulario en la herramienta FORMS de Microsoft para el registro operacional de los servicios de los vehículos, sin embargo, se evidencio que varios automotores no disponen de equipos de seguridad actualizados, como extintores vigentes, y que no todos los conductores completan los registros digitales correspondientes.
- **Paso 17:** Las hojas de vida del parque automotor de la Universidad, las cuales al ser revisadas y confrontadas contra los mantenimientos realizados no se evidencia su actualización.

HALLAZGO No 3 FASE DE SEGUIMIENTO:

En la fase de seguimiento, se evidencian deficiencias en el seguimiento y trazabilidad de los indicadores de gestión, la presentación de resultados al Comité de Seguridad Vial, la generación del informe anual de autogestión que se debe reportar ante la entidad verificadora competente y la falta de cumplimiento del conducto regular al no tener en cuenta la participación del Comité de Seguridad Vial en la planeación de la auditoría llevada a cabo por la División de Gestión de Calidad, así:

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



- **Paso 20:** Se realiza seguimiento a los indicadores requeridos en el Anexo de la Resolución No. 40595 de 2022, sin embargo, se observa que los indicadores fueron diligenciados en un archivo de Excel sin permitir la trazabilidad desde el momento en el que fueron registrados, los resultados no fueron presentados al Comité de Seguridad Vial para la toma de decisiones.
De otra parte, no se presentó el reporte de autogestión anual ante la entidad verificadora, el cual se debe realizar con corte al 31 de diciembre de cada año; a más tardar el 31 de enero de cada año.
- **Paso 22:** No se cuenta con la participación del Comité de Seguridad Vial en la planeación de la auditoría interna al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

HALLAZGO No. 4 FASE DE MEJORA CONTINUA

En la fase de mejora continua, se evidencia un plan de mejoramiento elaborado a partir de auditorías internas de calidad que no aborda adecuadamente las causas raíz de los hallazgos, lo que limita la efectividad de las acciones preventivas y correctivas. Además, no se evidencia la validación del plan por parte del auditor responsable ni su aprobación formal en el sistema Kawak, incumpliendo la Resolución No. 40595 de 2022, Paso 23.

- **Paso 23:** El plan de mejoramiento registrado en el sistema Kawak no ha sido revisado ni aprobado por el auditor responsable y; las actividades propuestas no aseguran subsanar las debilidades identificados en la auditoría realizada en mayo de 2024.

HALLAZGO 5 RIESGOS:

Revisados los riesgos registrados en un archivo de Excel se establece una deficiente gestión, ya que no se aportaron evidencias documentales suficientes que respalde el seguimiento, trazabilidad y análisis conforme lo establecido en el Anexo de la Resolución 40595 de 2022, Paso 6 (Caracterización, Evaluación y Control de Riesgos): "La organización debe definir y aplicar un procedimiento de evaluación y control de riesgos en Seguridad Vial que incluya la identificación de riesgos, su análisis, evaluación, control y seguimiento, además de garantizar la trazabilidad y registro de las actividades realizadas."

CONCLUSIONES DE LA AUDITORÍA

En la Fase de planificación se evidencia un avance en la designación de responsables y en la documentación de políticas, pero con deficiencias en la responsabilidad del líder PESV frente a la medición de indicadores y reporte de autogestión, además de

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



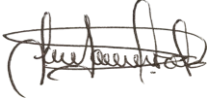
diagnósticos incompletos que afectan la identificación y planificación estratégica.

En la Fase Implementación y Ejecución, los procedimientos y programas muestran avances, como el desarrollo del plan anual de trabajo y el mantenimiento de vehículos. Sin embargo, los documentos clave (planes de emergencia, protocolos de vías y planificación de desplazamientos) se encuentran incompletos o en borrador, limitando la efectividad en la ejecución operativa.

En la Fase de Seguimiento, aunque se monitorean los indicadores mínimos del PESV, no se garantiza la trazabilidad en sistemas institucionales ni se presentan resultados al Comité de Seguridad Vial (Resolución No. 0376 de 2019). El reporte de autogestión anual no ha sido elaborado ni remitido a la entidad verificadora correspondiente.

En la Fase de Mejora Continua, las acciones correctivas no abordan de manera integral las causas raíz de los hallazgos. Además, el plan de mejoramiento no cuenta con validación formal, y su seguimiento no está alineado con estándares de mejora continua.

El nivel de cumplimiento general del PESV frente a los requisitos de la Resolución No.40595 de 2022 es del 36%. Aunque existen avances en la definición de políticas, medición de indicadores y auditorías internas, persisten fallas en la planificación, implementación integral y gestión de riesgos. Estas deficiencias limitan el alcance y efectividad del PESV, requiriéndose esfuerzos coordinados en todas las fases para alcanzar los objetivos estratégicos de seguridad vial; requiriéndose establecer planes de mejoramiento con el fin de dar cumplimiento a la normatividad establecida.

Elaborado por:	Aprobado por:
 Jair Mauricio Cortés Sandoval Auditor Líder	 Claudia Johanna Crane Santander Jefe Oficina Control Interno de Gestión