	INFORME DE AUDITORIA/AUDITORIA EVENTUAL	CEV– FR003 VERSIÓN 01 Fecha de Emisión: 02/10/2015

Oficina	No. oficio
OFICINA DE CONTROL INTERNO ADMINISTRATIVO	**071-2026**

Barrancabermeja, 28 de julio de 2026

Ingeniera
EMMA VILARDI CAÑARETE
Profesional Especializado
División Técnica

Ingeniero
JORGE LUIS TRUJILLO VANEGAS
Profesional Universitario
División Transporte Público

Asunto: Informe Definitivo Auditoria 010-2026 al Proceso Seguridad Vial y Transporte de la ITTB

La Oficina Asesora de Control Interno, en cumplimiento al Plan Anual de Auditoría Interna basado en Riesgos, vigencia 2026 (aprobado en Comité Institucional de Coordinación de Control Interno), en ejercicio de las facultades legales otorgadas por la Ley 87 de 1993, la Ley 1474 de 2011, y de conformidad con el ROL DE EVALUACION Y SEGUIMIENTO, realizó auditoría interna No. 010-2026 al Proceso Seguridad Vial y Transporte de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja.

En el marco del procedimiento de auditoría previamente establecido, se efectuó la entrega del informe preliminar al responsable del proceso auditado. Una vez recibida la respuesta a las observaciones derivadas del informe preliminar, la Oficina de Control Interno Administrativo en ejercicio de las facultades conferidas a esta oficina, presenta el informe definitivo de auditoría en mención.

En consecuencia, se otorga un plazo de tres (3) días hábiles, contados a partir de la recepción del presente informe, para la presentación del correspondiente plan de mejoramiento.

Atentamente,

JOSE MIGUEL QUINTANA ZAPATA
Jefe Oficina Asesora de Control Interno

Proyecto: Shirley Johana González Moreno
Copia: Dirección

1. INFORMACIÓN GENERAL:

a. OBJETIVO DE LA AUDITORIA.

Evaluar la gestión del proceso de seguridad vial y transporte de la ITTB, con el fin de identificar la efectividad en el suministro de bienes y servicios necesarios para el buen desarrollo de las operaciones de la entidad a través de la gestión de proveedores calificados y en cumplimiento de los requisitos

b. ALCANCE.

La auditoría comprendió la evaluación del cumplimiento de la normatividad vigente aplicable al proceso auditado, la verificación de la eficacia de los controles implementados, el seguimiento al cumplimiento de los planes, programas y riesgos asociados, así como la revisión de las acciones de mejora formuladas, con el fin de determinar su implementación y contribución al fortalecimiento del Sistema de Control Interno.

c. FECHA DE APERTURA DE LA AUDITORÍA.

La auditoría inició el **22 de junio de 2026**, conforme a la programación del Programa Anual de Auditoría Interna, y finaliza el **31 de julio de 2026**, con la comunicación de los resultados y el cierre del proceso auditor.

d. REPRESENTANTE DE LA DIRECCIÓN:

Dr. CESAR AUGUSTO GUZMAN AREIZA

e. AUDITOR LÍDER:

JOSE MIGUEL QUINTANA ZAPATA – Asesor de Control Interno

f. **EQUIPO AUDITOR:** SHIRLEY JOHANA GONZALEZ MORENO – Apoyo Profesional Contadora

g. **EXPERTOS TECNICOS:** Sin Experto Técnico

2. FORTALEZAS DEL PROCESO DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE:

- Se evidenció que el proceso cuenta con talento humano competente, con experiencia, conocimiento técnico y compromiso, lo que favorece el cumplimiento de las actividades y objetivos institucionales.
- Se verificó la disponibilidad de un sistema de información con módulos y perfiles funcionales ajustados a las necesidades del proceso, contribuyendo a la eficiencia operativa, la gestión de la información y el desarrollo de las actividades de control y seguimiento.

3. MARCO LEGAL

En la auditoria se tuvo en cuenta los siguientes criterios para la evaluación de la gestión realizada en el proceso:

- Ley 80 de 1993, "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública", artículo 60, de la ocurrencia y contenido de la liquidación (Artículo modificado por el artículo 217 del Decreto 19 de 2012).

- Ley 1474 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de la Contencioso Administrativo, artículo 141

- Ley 87 de 1993 "Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las Entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones"

- Resolución 40595 del 12 de julio de 2022 del Ministerio de Transporte.

- Ley 2251 de 2022 por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política

de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones

4. CRITERIOS Y REFERENCIAS DE LA AUDITORIA.

Para el desarrollo de la auditoria se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos:

1. DIVISION TÉCNICA:

1.1 Planeación del proceso
1.2 Gestión misional del proceso
1.3 Cumplimiento legal
1.4 Administración del riesgo y mejora
1.5 Seguimiento y evaluación

2. DIVISIÓN TRANSPORTE PÚBLICO:
   2.1 Estructura y Componentes del Plan Estratégico de Seguridad Vial
   2.2 Avances del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (ITTB).

5. METODOLOGIA UTILIZADA.

La auditoría se desarrolló conforme a lo establecido en el Programa Anual de Auditoría Interna y en el procedimiento de Auditoría Interna de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (I.T.T.B.). Para tal efecto, el equipo auditor solicitó al proceso de Seguridad Vial y Transporte la información y documentación requerida para el desarrollo de la auditoría, la cual fue suministrada dentro de los términos establecidos.

Con base en la información aportada, el equipo auditor realizó el análisis documental, la verificación de evidencias y la evaluación del cumplimiento de la normatividad aplicable, de los controles implementados y de los demás criterios definidos en el alcance de la auditoría, obteniendo evidencia suficiente y competente que soporta las conclusiones y hallazgos formulados.

Posteriormente, el Informe Preliminar de Auditoría fue comunicado al proceso auditado, en su calidad de primera línea de defensa, otorgándole un término de tres (3) días hábiles para presentar la respuesta a las observaciones, aclaraciones y soportes que considerara pertinentes frente a los resultados de la auditoría.

Una vez analizada la respuesta emitida por el proceso, el equipo auditor valoró los argumentos y las evidencias aportadas, determinando la procedencia de los mismos y consolidando el presente Informe Definitivo de Auditoría Interna.

6. PLAN DE MEJORAMIENTO

De conformidad con lo establecido en el Procedimiento de Auditoría Interna de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (I.T.T.B.), el proceso auditado deberá formular y remitir a la Oficina Asesora de Control Interno el correspondiente Plan de Mejoramiento, dentro del término de tres (3) días hábiles contados a partir de la comunicación del presente Informe Definitivo de Auditoría.

El Plan de Mejoramiento deberá contener las acciones correctivas y/o de mejora orientadas a subsanar las causas que dieron origen a las observaciones formuladas, indicando las actividades a desarrollar, los responsables y los plazos de ejecución, con el fin de facilitar el seguimiento por parte de la Oficina Asesora de Control Interno y contribuir al fortalecimiento del Sistema de Control Interno.

7. RESULTADO DE LA AUDITORIA

Como resultado de la ejecución de la presente Auditoría Interna y con fundamento en la información y evidencias suministradas por el proceso de Seguridad Vial y Transporte, así como en las verificaciones efectuadas por el equipo auditor, se presentan a continuación los resultados obtenidos frente a los criterios de auditoría definidos.

1. DIVISIÓN TÉCNICA

1.1 PLAN DE ACCIÓN:

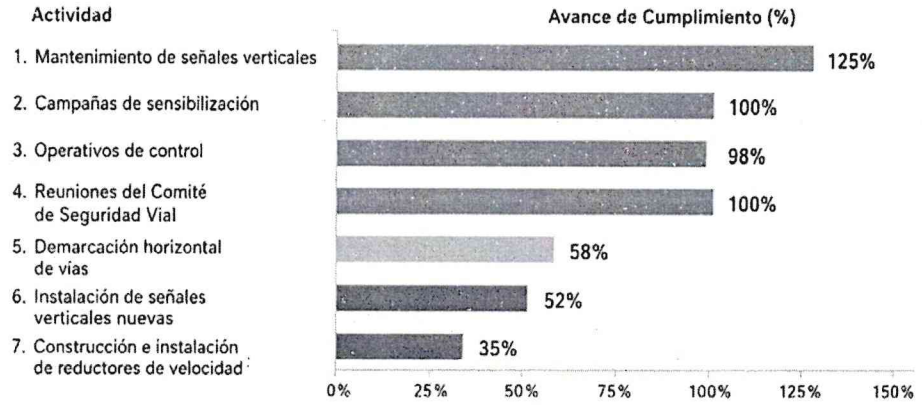
Del seguimiento efectuado al Plan de Acción de la División Técnica se evidenció que las actividades programadas presentan, en términos generales, ejecución durante el primer semestre de la vigencia 2026. Sin embargo, el nivel de avance es desigual entre las metas establecidas, observándose actividades con un cumplimiento superior al programado, mientras que otras registran avances inferiores a lo esperado para el periodo evaluado.

Se destacan como aspectos positivos el cumplimiento superior de la meta relacionada con el mantenimiento de señales verticales, así como el desarrollo de campañas de sensibilización, operativos de control, visitas técnicas y reuniones del Comité de Seguridad Vial, evidenciando gestión permanente por parte de la dependencia.

No obstante, se identifican oportunidades de mejora en actividades como la demarcación horizontal de vías, la construcción e instalación de reductores de velocidad y la instalación de señales verticales nuevas, las cuales presentan porcentajes de ejecución que requieren fortalecerse durante el segundo semestre para garantizar el cumplimiento de las metas anuales.

En consecuencia, se recomienda a la División Técnica fortalecer el seguimiento periódico al Plan de Acción, revisar la programación de las actividades con menor nivel de ejecución, identificar los factores que han limitado su desarrollo y adoptar las acciones de gestión necesarias que permitan asegurar el cumplimiento oportuno de los objetivos e indicadores establecidos para la vigencia 2026.

REPRESENTACION GRAFICA
EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCION 2026.



Observación No. 01. Cumplimiento parcial de las metas del Plan de Acción y oportunidades de fortalecimiento en el seguimiento de su ejecución.

Del seguimiento realizado al Plan de Acción de la División Técnica correspondiente al primer semestre de la vigencia 2026, se evidenció que, si bien la dependencia presenta avances significativos en varias de las actividades programadas, algunas metas relacionadas con la demarcación horizontal de vías, la construcción e instalación de reductores de velocidad y la instalación de señales verticales nuevas registran niveles de ejecución inferiores a los previstos para el periodo evaluado.

Esta situación evidencia un cumplimiento parcial de la programación semestral y la necesidad de fortalecer los mecanismos de seguimiento, análisis y control de la ejecución del Plan de Acción, con el fin de identificar oportunamente las desviaciones, adoptar acciones de mejora y asegurar el logro de los objetivos e indicadores definidos para la vigencia 2026. **Por lo anterior se configura observación administrativa (1)**

RESPUESTA DEL PROCESO:

Respuesta: Se acepta observación, sin embargo, generalmente siempre ocurre que durante

el primer semestre no se cumplen en su totalidad las metas fijadas en algunos ítems del Plan de Acción, considerando que se depende de los procesos de contratación y de la disponibilidad de insumos, que durante los primeros meses de vigencia son demorados pues al ser recursos de inversión, requieren elaboración de proyectos, certificación de banco de Proyectos y licitaciones. No obstante, al final de la vigencia la mayoría de las metas se cumplen, con el acumulado de lo ejecutado en los cuatro trimestres.

Análisis de la Respuesta

La respuesta presentada por la División Técnica acepta la observación y atribuye el cumplimiento parcial de las metas a los tiempos requeridos para los procesos de contratación, la formulación de proyectos y la disponibilidad de recursos de inversión. Si bien estas circunstancias explican parcialmente la situación, corresponden a factores previsibles que deben ser considerados en la planeación de la vigencia, por lo que no desvirtúan la observación formulada. **En consecuencia, se configura hallazgo administrativo No 01.**

1.2 GESTIÓN MISIONAL DEL PROCESO

De la revisión efectuada al Informe de Gestión correspondiente al primer trimestre de 2026, se evidenció que la División Técnica documentó las principales actividades desarrolladas durante el periodo, incluyendo jornadas de capacitación en seguridad vial, ejecución de actividades de señalización horizontal y vertical, realización de visitas técnicas, construcción de reductores de velocidad y el reporte de indicadores de siniestralidad y control operativo. Asimismo, el informe incorpora registros fotográficos y consolidados estadísticos que respaldan la ejecución de las actividades reportadas.

No obstante, desde la perspectiva del Sistema de Control Interno, se identifican oportunidades de fortalecimiento en la estructura del informe, debido a que la información presentada se concentra principalmente en la descripción de actividades y cantidades ejecutadas, sin incorporar un análisis de cumplimiento frente a las metas establecidas en el Plan de Acción, indicadores de desempeño, variaciones respecto de lo programado, causas de desviaciones ni la definición de acciones de mejora derivadas de los resultados obtenidos. Esta situación limita la evaluación objetiva de la eficacia, eficiencia y efectividad de la gestión realizada.

En consecuencia, se recomienda fortalecer la elaboración de los informes de gestión mediante la incorporación de indicadores de cumplimiento, análisis comparativos entre metas programadas y ejecutadas, evaluación de resultados, identificación de riesgos y acciones de mejora, con el fin de proporcionar información gerencial que facilite la toma de decisiones y fortalezca los mecanismos de seguimiento y control institucional.

Observación No. 02. Debilidades en el seguimiento y evaluación del cumplimiento de las metas de gestión.

Se evidenció que el Informe de Gestión de la División Técnica correspondiente al primer trimestre de 2026 describe de manera organizada las actividades ejecutadas durante el periodo; sin embargo, no incorpora un análisis del cumplimiento de las metas definidas en el Plan de Acción, el comportamiento de los indicadores de gestión, las variaciones entre lo programado y lo ejecutado, ni las causas de las desviaciones y las acciones de mejora implementadas. Esta situación limita el seguimiento y la evaluación del desempeño del proceso, afectando la toma de decisiones basada en resultados y el fortalecimiento de la mejora continua. **Por lo anterior se configura observación administrativa (2)**

RESPUESTA DEL PROCESO

Respuesta: No se acepta observación. En el informe de gestión se detallan los resultados en cada una de las metas establecidas en el plan de acción con sus respectivos soportes de las evidencias. Estos resultados del informe de gestión se incorporan en la Matriz del Plan de Acción y es en ella donde se evalúa el porcentaje de cumplimiento de las metas, seguimiento de lo programado trimestralmente con lo ejecutado, sus indicadores y las acciones correctivas; esta herramienta permite revisar el avance trimestral del desempeño del proceso.

Por lo tanto, se considera que el seguimiento y evaluación de las acciones si se están realizando y están consignadas en el Plan de Acción.

Se anexa la Matriz del Plan de Acción, donde se evidencia el seguimiento y evaluación de las

metas

Análisis de la Respuesta:

La respuesta presentada por el proceso auditado aporta argumentos y evidencia documental que permiten desvirtuar la observación formulada. Del análisis realizado por el equipo auditor se verificó que el seguimiento y la evaluación del cumplimiento de las metas, el comportamiento de los indicadores, el avance de las actividades programadas y las acciones correctivas se encuentran documentados en la Matriz del Plan de Acción, instrumento institucional mediante el cual la dependencia realiza el monitoreo periódico de su gestión.

Si bien el Informe de Gestión presenta principalmente la descripción de las actividades ejecutadas, la Matriz del Plan de Acción constituye el mecanismo utilizado por el proceso para evaluar el cumplimiento de las metas e indicadores, así como para realizar el seguimiento a la ejecución de las actividades programadas. En consecuencia, la información requerida para la evaluación del desempeño del proceso sí se encuentra documentada y soportada en dicho instrumento.

En virtud de la evidencia aportada y de los argumentos expuestos por el proceso, la Oficina Asesora de Control Interno de la ITTB considera procedente aceptar la respuesta, al evidenciarse que el seguimiento y la evaluación de las metas de gestión se realizan a través de la Matriz del Plan de Acción, la cual fue allegada durante la etapa de contradicción. **Por lo anterior, se revoca la Observación Administrativa No. 02**

1.3 CUMPLIMIENTO LEGAL

Como resultado de la verificación realizada al normograma y a los actos administrativos expedidos por la División Técnica durante el período evaluado, se evidenció la emisión de resoluciones relacionadas con la aprobación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), autorizaciones de cierres temporales de vías, permisos especiales de movilidad, ocupación temporal del espacio público y demás actuaciones propias de las competencias asignadas a la dependencia. Asimismo, se observó una adecuada organización cronológica de los actos administrativos y el registro de información relevante como fecha de expedición, número de resolución, asunto y beneficiario, lo que permite evidenciar una gestión administrativa ordenada y acorde con las funciones asignadas al proceso.

Durante la evaluación no se identificaron situaciones que evidencien incumplimientos normativos o debilidades de control que ameriten la formulación de observaciones de auditoría. No obstante, en el marco del mejoramiento continuo del Sistema de Control Interno, se considera conveniente mantener permanentemente actualizado el normograma institucional, verificando que los actos administrativos expedidos se encuentren soportados en la normatividad vigente y que exista correspondencia entre las disposiciones legales aplicables, las competencias funcionales y los procedimientos institucionales.

En consecuencia, de acuerdo con la evidencia obtenida durante la auditoría, no se derivan hallazgos sobre este aspecto evaluado.

1.4 ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO Y MEJORA

Como resultado de la evaluación del Mapa de Riesgos del proceso de Seguridad Vial y Transporte para la vigencia 2026, se evidenció que el proceso mantiene identificados sus riesgos, controles y responsables, de conformidad con la metodología institucional para la administración del riesgo. Asimismo, durante la auditoría se verificó que las acciones reportadas en el seguimiento cuentan con los respectivos soportes documentales, permitiendo validar la ejecución de las actividades informadas para la mayoría de los riesgos evaluados.

En particular, para los riesgos relacionados con la ejecución de estrategias pedagógicas del Plan Local de Seguridad Vial y las campañas de cultura ciudadana, se constató la existencia de evidencias que respaldan las actividades desarrolladas, lo que demuestra el cumplimiento de los controles establecidos y el seguimiento realizado por el proceso.

No obstante, respecto del Riesgo No. 3, asociado a la posibilidad de incremento de las infracciones y de la accidentalidad vial debido a la falta de controles y operativos en las vías del distrito, la auditoría evidenció que, aunque el proceso presentó la documentación correspondiente al Plan de Control al Transporte y demás soportes relacionados, durante el periodo evaluado no se realizaron los operativos de control previstos. Esta situación limita la efectividad del tratamiento del riesgo, dado que el principal mecanismo para su mitigación corresponde precisamente a la ejecución de acciones de control operativo en vía.

Para lo anterior, se presenta apartado extraído de la matriz de monitoreo del Mapa de Riesgo Institucional 2026.

Identificación del riesgo			Evaluación del riesgo - Valoración de los controles	Plan de Acción	Monitoreo 1
It	Proceso	Descripción del Riesgo	Descripción del Control	Plan de Acción	Monitoreo Planeación
12	SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE	Posibilidad de afectación reputacional por aumento de infracciones y nivel de accidentalidad, por violaciones a las normas en materia de tránsito y Transporte debido a la falta de controles y operativos en las vias del distrito	El profesional especializado de la División de Transporte Público formulará un Plan de Control al Transporte, el cual será remitido a la Superintendencia de Transporte, entidad responsable del seguimiento y verificación del cumplimiento de dicho plan. Como evidencia de esta gestión, se dejará constancia mediante el documento oficial del Plan de Control al Transporte.	Plan de Control al Transporte remitido a la Superintendencia de Transporte	Frente al SISIPES se está cargando la información del 2025 y el plazo hasta el 30 de mayo
			El profesional especializado de la División de Transporte Público programará operativos de control al Transporte público de manera trimestral, a través de la elaboración de un cronograma que establezca fechas y responsables. Asimismo, gestionará el desarrollo de campañas permanentes de cultura ciudadana orientadas a la movilidad responsable y al cumplimiento de las normas de tránsito.	Cronograma de control al Transporte público con re portes trimestrales	No se han ejecutado los operativos de control en el periodo, por cada solicitud de tarjeta de operación de transporte público se revisan que este al día la documentación y se hace el peritaje a los vehículos para la renovación

En consecuencia, se hace necesario que el proceso auditado implemente acciones orientadas a fortalecer la gestión de este riesgo mediante la implementación oportuna de los operativos programados, el seguimiento periódico a su ejecución y la evaluación de la efectividad de los controles adoptados, con el fin de reducir la probabilidad de materialización del riesgo y contribuir al cumplimiento de los objetivos institucionales en materia de seguridad vial y control al transporte.

Observación 03. Incumplimiento en la ejecución de los controles definidos para el Riesgo No. 3 del Mapa de Riesgos del proceso de Seguridad Vial y Transporte

Durante la evaluación del Mapa de Riesgos del proceso de Seguridad Vial y Transporte correspondiente a la vigencia 2026, se evidenció que el Riesgo No. 3, relacionado con el incremento de las infracciones y la accidentalidad vial por la falta de controles y operativos en las vías del Distrito, cuenta con controles y actividades de tratamiento formalmente establecidos. Sin embargo, aunque el proceso presentó el Plan de Control al Transporte y demás documentos asociados, se verificó que durante el periodo auditado no se ejecutaron los operativos de control programados, situación que impidió la aplicación efectiva del principal mecanismo de mitigación definido para dicho riesgo. **Por lo anterior se configura observación administrativa (3)**

RESPUESTA DEL PROCESO

Respuesta Se acepta. En el riesgo No. 3 definido en la Matriz de Riesgos "Posibilidad de afectación reputacional por aumento de infracciones y nivel de accidentalidad, por violaciones a las normas en materia de tránsito y Transporte debido a la falta de controles y operativos en

las vías del distrito"; la descripción del control y del plan de acción no corresponden en su totalidad al riesgo descrito, sino a una mínima parte con relación a unas acciones específicas de control frente al transporte público de pasajeros, dejando por fuera las metas planteadas en el plan de acción de la División técnica, relacionada con operativos de control y/o Pedagógicos al tránsito y al transporte en general que es el mayor porcentaje de acciones que realiza el cuerpo motorizado y en alianzas estratégicas con la Policía Nacional, La Super Intendencia de Transporte, La ANSV y las concesionarias viales.

Por lo anterior se hace necesario revisar, modificar y complementar las acciones y controles en la Matriz de Riesgo, que permitan mitigar el riesgo No. 3 y presentar las evidencias correspondientes que demuestren que si se realizan mensualmente los operativos de control que permitan la disminución de los riesgos de siniestros viales e incumplimiento a las normas de tránsito y transporte.

Anexo archivo con resultados de controles operativos del primer trimestre 2026.

Análisis de la Respuesta:

La respuesta del proceso acepta la observación y reconoce que los controles y el plan de acción definidos para el Riesgo No. 3 no guardan correspondencia plena con la descripción del riesgo, identificando la necesidad de revisar y ajustar la Matriz de Riesgos para incorporar la totalidad de las acciones de control desarrolladas por la División Técnica. Asimismo, aporta evidencias adicionales sobre la realización de operativos durante el primer trimestre de 2026.

No obstante, dichas evidencias no desvirtúan la observación formulada, toda vez que esta se originó en la falta de alineación entre el riesgo identificado, los controles definidos y las evidencias inicialmente reportadas durante la auditoría. En consecuencia, la observación se mantiene, recomendando actualizar la Matriz de Riesgos para garantizar que los controles establecidos respondan adecuadamente al riesgo identificado y que las evidencias de su ejecución sean reportadas de manera oportuna y consistente durante los procesos de seguimiento y evaluación. **En consecuencia, se configura hallazgo administrativo No 02.**

1.5 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Como resultado de la evaluación de los mecanismos de seguimiento y evaluación implementados por la División Técnica, se evidenció que el proceso dispone de instrumentos de control que permiten monitorear el cumplimiento de las metas establecidas en el Plan de Acción (PDA) y realizar el seguimiento a los riesgos identificados en el Mapa de Riesgos de la vigencia 2026.

En relación con el Plan de Acción, se verificó que las actividades cuentan con indicadores, metas, responsables y soportes definidos, permitiendo medir periódicamente el avance de la gestión. El seguimiento correspondiente al primer trimestre evidencia la medición de los indicadores y el registro de los avances alcanzados, observándose resultados tanto parciales como superiores a la programación en algunas actividades, lo que constituye un insumo para la evaluación del desempeño del proceso y la toma de decisiones. De igual forma, respecto al Mapa de Riesgos, se constató que el proceso realizó el monitoreo de los riesgos identificados, documentando el seguimiento a las acciones implementadas y aportando, en la mayoría de los casos, los soportes que respaldan la ejecución de los controles establecidos. Esta práctica contribuye al fortalecimiento de la administración del riesgo y permite verificar el cumplimiento de las acciones de tratamiento definidas.

No obstante, durante la auditoría se evidenció que, para el Riesgo No. 3, relacionado con el incremento de las infracciones y la accidentalidad vial por la falta de controles y operativos en las vías del distrito, si bien se reportó el seguimiento correspondiente y se aportó el Plan de Control al Transporte como evidencia, durante el periodo evaluado no se ejecutaron los operativos de control programados, limitando la efectividad del principal control definido para la mitigación del riesgo.

En términos generales, se concluye que la División Técnica cuenta con mecanismos de seguimiento y evaluación que permiten monitorear el cumplimiento de sus metas y la gestión de sus riesgos. Sin embargo, resulta necesario fortalecer el seguimiento a la ejecución efectiva de los controles definidos para los riesgos críticos, asegurando que las actividades programadas se desarrollen oportunamente y que la información reportada refleje no solo el seguimiento documental, sino también la materialización de las acciones de control previstas, favoreciendo la toma de decisiones y el mejoramiento continuo del proceso.

Observación 04. Debilidad en el seguimiento y la evaluación de la efectividad de los controles establecidos para el Riesgo No. 3 del proceso de Seguridad Vial y Transporte

En la evaluación del componente de seguimiento y evaluación del proceso de Seguridad Vial y Transporte, se verificó que el proceso realiza el monitoreo periódico del Mapa de Riesgos Institucional y documenta el avance de las acciones definidas para la administración de los riesgos.

Sin embargo, respecto del Riesgo No. 3, asociado al incremento de las infracciones y de la accidentalidad vial por la falta de controles y operativos en las vías del Distrito, se evidenció que, aunque el seguimiento reporta la ejecución de acciones y se aportó como soporte el Plan de Control al Transporte, durante el periodo auditado no se ejecutaron los operativos de control previstos, los cuales constituyen el principal control establecido para mitigar dicho riesgo.

En consecuencia, el seguimiento realizado no permitió identificar oportunamente la efectividad del control ni generar acciones correctivas frente al incumplimiento de la actividad programada, limitando la evaluación real de la efectividad del tratamiento del riesgo. Lo anterior, refleja debilidades en el seguimiento a la ejecución de los controles definidos para el tratamiento del riesgo y ausencia de mecanismos que permitan evaluar oportunamente la efectividad de las acciones implementadas frente al cumplimiento de la programación establecida. **Por lo anterior se configura observación administrativa (4).**

RESPUESTA DEL PROCESO

Respuesta: No se acepta. Como se manifestó en la respuesta a la observación No. 03, se considera que se debe analizar y modificar la matriz de riesgo con relación a la descripción de controles, dado que sólo se consideraron unos operativos específicos al transporte público de pasajeros y no el componente mayor que son los operativos al tránsito y al transporte en general, los cuales si se han realizado mensualmente, incluso superando las metas programadas, lo que se puede evidenciar en el seguimiento del plan de acción ítem No. 7. Realizar operativos de control al tránsito y transporte, donde se reportaron la realización de 179 operativos durante el primer trimestre, frente a los 100 programados, es decir un porcentaje de ejecución del 179%.

INSPECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA CONTROL OPERATIVO PRIMER TRIMESTRE 2026			
MESES 2026	TOTAL DE OPERATIVOS	TOTAL DE COMPARENDOS	VEHICULOS INMOVILIZADOS
ENERO	61	798	194
FEBRERO	**56**	999	229
MARZO	62	917	226
TOTAL TRIMESTRE	179	2714	649

Del total de operativos programados para el año 2026, los del primer trimestre equivalen al 15% y se ejecutaron en un 27%

Se anexa archivo del plan de acción de la División Técnica con su respectivo seguimiento.

Análisis de la Respuesta:

Teniendo en cuenta los argumentos dados en la respuesta y las evidencias aportadas por la líder del proceso, este despacho encuentra merito suficiente para desvirtuar lo observado en el informe preliminar. **En consecuencia, se revoca la observación administrativa (4).**

2. DIVISIÓN TRANSPORTE PÚBLICO

2.1 Estructura y Componentes del Plan Estratégico de Seguridad Vial

De la evaluación realizada a la estructura y componentes del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja, se evidenció que la entidad cuenta con un documento formalmente elaborado conforme a la metodología establecida en la Resolución 40595 de 2022, el cual incorpora las cuatro (4) fases del ciclo PHVA y desarrolla los veinticuatro (24) pasos exigidos por la normatividad vigente, contemplando los lineamientos generales para la planificación, implementación, seguimiento, evaluación y mejora continua de la gestión de la seguridad vial.

Como resultado de la revisión documental y de las evidencias suministradas por el proceso auditado, se identificó que, aunque el PESV presenta una estructura técnica alineada con los requisitos normativos, su nivel de implementación es parcial, evidenciándose debilidades en la materialización de algunos de sus componentes.

En particular, se observaron oportunidades de mejora relacionadas con la definición y seguimiento de indicadores, la gestión del cambio, la administración de contratistas, la organización y retención documental, el análisis de resultados por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL), la documentación de las acciones preventivas, correctivas y de mejora, así como la conservación de evidencias que permitan demostrar la ejecución y eficacia de los controles previstos en el plan.

En consecuencia, se concluye que la entidad dispone de un Plan Estratégico de Seguridad Vial técnicamente estructurado; sin embargo, es necesario fortalecer la implementación efectiva de sus componentes, la articulación entre las diferentes dependencias responsables y la generación de evidencias que soporten el cumplimiento de cada uno de los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022.

Lo anterior permitirá consolidar un sistema de gestión de la seguridad vial más robusto, fortalecer el Sistema de Control Interno y asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales orientados a la prevención de los riesgos viales y la protección de todos los actores involucrados en la movilidad institucional.

2.2 Avances del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (ITTB).

Con el propósito de evaluar el grado de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (ITTB), durante la auditoría se verificó el avance de las actividades y requisitos establecidos en las cuatro fases y los veinticuatro (24) pasos definidos por la Resolución 40595 de 2022. Para ello, se analizaron las evidencias documentales suministradas por el proceso auditado, los mecanismos de seguimiento

implementados, los reportes de avance y los controles establecidos para la ejecución del plan.

La evaluación permitió identificar el nivel de cumplimiento de los componentes del PESV, evidenciando avances significativos en la estructuración del plan, el desarrollo de actividades de capacitación, la divulgación de la política de seguridad vial y la presentación de los reportes de autogestión ante la Superintendencia de Transporte.

Así mismo, se identificaron aspectos susceptibles de fortalecimiento relacionados con la implementación de algunos requisitos normativos, la documentación de las evidencias, el seguimiento mediante indicadores, el funcionamiento del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL), la gestión documental y la consolidación de los mecanismos de mejora continua.

En este contexto, los resultados que se presentan a continuación reflejan el estado de implementación del PESV a la fecha de la auditoría y constituyen la base para la formulación de los comentarios y observaciones de auditoría, orientados a fortalecer la gestión institucional de la seguridad vial y promover el cumplimiento integral de los requisitos establecidos en la normativa vigente.

FASE I – PLANEAR

Paso del 1 al 8

Paso 1: Líder del diseño e implementación del PESV

Como resultado de la revisión al componente "Líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)", se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja formuló el PESV Versión 2.0 en octubre de 2024, el cual fue adoptado mediante la Resolución DIR25000237 del 12 de marzo de 2025. Asimismo, se verificó que en sesión del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL) del 27 de abril de 2026 fue presentada la Versión 3.0 del PESV, elaborada conforme a los lineamientos establecidos en la Resolución 40595 de 2022,

incorporando la metodología vigente basada en cuatro (4) fases y veinticuatro (24) pasos del ciclo PHVA, en reemplazo de la estructura de cinco pilares prevista en la derogada Resolución 1565 de 2014.

Durante la auditoría se constató que la Versión 3.0 del PESV aún no cuenta con el acto administrativo de adopción, encontrándose pendiente de expedición y programada para aprobación en la sesión del COSEVIAL correspondiente al mes de julio de 2026. Esta situación evidencia que, aunque la entidad realizó la actualización técnica del documento conforme al marco normativo vigente, el proceso de formalización institucional aún no ha culminado, por lo que el plan actualizado carece de eficacia administrativa hasta tanto se expida el acto administrativo que oficialice su adopción.

En consecuencia, el proceso debe adelantar las acciones necesarias a fin de culminar oportunamente el trámite de aprobación y expedición del acto administrativo correspondiente, con el fin de garantizar la vigencia, obligatoriedad y aplicación formal del PESV actualizado, fortaleciendo el cumplimiento de la normativa vigente y el sistema de gestión de la seguridad vial institucional.

Paso 2 Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL)

Como resultado de la revisión al funcionamiento del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL), se evidenció que la entidad cuenta con un comité formalmente constituido mediante Resolución No. 283 del 26 de marzo de 2015. Asimismo, se verificó el Acta No. 02 del 23 de junio de 2026, en la cual se documentó la revisión y seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), la socialización del Plan Anual de Trabajo 2026, la actualización del PESV conforme a la Resolución 40595 de 2022, el análisis del porcentaje de cumplimiento de los 24 pasos de la metodología vigente (85,4 % de avance) y la definición de compromisos orientados a fortalecer la implementación y el seguimiento del plan.

En el desarrollo de la auditoría únicamente se evidenciaron dos actas de reunión del COSEVIAL correspondientes al 27 de abril y al 23 de junio de 2026, situación que no está acorde con la

periodicidad establecida en el artículo 5 de la Resolución No. 283 de 2015, el cual dispone que el comité debe sesionar de manera ordinaria, como mínimo, dos veces al mes.

En consecuencia, no fue posible verificar el cumplimiento integral de la frecuencia de las sesiones ni la realización continua de las actividades de seguimiento, evaluación y toma de decisiones previstas para este órgano de coordinación.

Se hace necesario fortalecer la programación y documentación de las sesiones ordinarias del COSEVIAL, garantizando el cumplimiento de la periodicidad establecida en la reglamentación interna y dejando evidencia de las decisiones, seguimientos y acciones adoptadas, con el fin de consolidar el control, la mejora continua y la adecuada implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Paso 3. Política de Seguridad Vial

Como resultado de la revisión de la Política de Seguridad Vial de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja, se evidenció que la entidad cuenta con una política documentada, identificada con el Código GED-FR003, Versión 2.0, de marzo de 2025, la cual constituye el marco orientador para la gestión institucional en materia de seguridad vial y hace parte de los documentos que soportan la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Así mismo, se observó que la política se encuentra alineada con el proceso de actualización del PESV adelantado por la entidad y con los lineamientos establecidos en la Resolución 40595 de 2022, orientando el compromiso institucional hacia la prevención de siniestros viales, la promoción de comportamientos seguros, el cumplimiento de la normatividad aplicable y el mejoramiento continuo de la gestión de la seguridad vial.

No obstante, considerando que durante la auditoría se evidenció la actualización del PESV a su Versión 3.0, actualmente pendiente de adopción mediante el acto administrativo correspondiente, resulta conveniente que, una vez dicho instrumento sea oficialmente

adoptado, la entidad verifique la coherencia entre la Política de Seguridad Vial y la nueva versión del PESV, asegurando su divulgación, apropiación y aplicación por parte de todos los servidores, contratistas y demás actores viales de la institución.

En términos generales, se concluye que la entidad dispone de una Política de Seguridad Vial como elemento fundamental del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial; sin embargo, se recomienda fortalecer los mecanismos de seguimiento a su implementación y conservar evidencia periódica de su socialización, conocimiento y cumplimiento, con el propósito de consolidar la cultura institucional de seguridad vial y garantizar la mejora continua del PESV.

Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

Como resultado de la evaluación al componente de Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja ha desarrollado acciones orientadas al fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial, entre ellas la actualización del PESV a su Versión 3.0 conforme a la Resolución 40595 de 2022, la conformación y funcionamiento del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL) y la definición de responsabilidades para las diferentes dependencias de la entidad, aspectos que reflejan el interés institucional por adecuar el sistema a los lineamientos normativos vigentes.

De igual manera, se verificó que la entidad dispone de una Política de Seguridad Vial documentada y que el proceso aportó evidencia de actividades de socialización desarrolladas durante la vigencia 2025, lo cual demuestra acciones encaminadas a promover la cultura de seguridad vial al interior de la organización.

Durante la auditoría se identificaron aspectos susceptibles de fortalecimiento que inciden en el ejercicio del liderazgo institucional y en la consolidación del compromiso directivo frente al PESV.

En primer lugar, la evidencia de socialización corresponde a la vigencia 2025, sin que se acreditaran actividades posteriores orientadas a divulgar los cambios derivados de la

actualización del PESV a su Versión 3.0 y de la aplicación de la metodología establecida en la Resolución 40595 de 2022.

En segundo lugar, al momento de la auditoría no se evidenció la asignación formal de los recursos financieros, humanos, técnicos y logísticos necesarios para respaldar la implementación integral del plan durante la vigencia 2026, elemento indispensable para asegurar el cumplimiento de las actividades programadas y la sostenibilidad del sistema de gestión de la seguridad vial.

Si bien en las sesiones del COSEVIAL se identificó la participación de las diferentes dependencias y la asignación de compromisos asociados a la ejecución del PESV, resulta necesario fortalecer los mecanismos mediante los cuales la Alta Dirección materializa su liderazgo, garantizando que las decisiones adoptadas se traduzcan en la disponibilidad efectiva de recursos, la actualización y divulgación permanente de la Política de Seguridad Vial y el seguimiento sistemático al cumplimiento de las responsabilidades asignadas a cada proceso. Estos elementos permiten consolidar la corresponsabilidad institucional, fortalecer la cultura de prevención y asegurar la implementación efectiva del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

En consecuencia, se hace necesario que la Alta Dirección impulse la formalización de los recursos requeridos para la ejecución del PESV, promueva la socialización de la Política de Seguridad Vial y de las actualizaciones incorporadas al plan durante la vigencia 2026, y fortalezca los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas por parte de los líderes de proceso, con el fin de garantizar una participación activa y coordinada de todas las dependencias en el cumplimiento de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

Paso 5. Diagnóstico

Como resultado de la evaluación del Paso 5 – Diagnóstico del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cuenta con un diagnóstico institucional que incorpora la caracterización general de la entidad y el inventario del parque automotor, información que constituye la línea base para la planificación, implementación y seguimiento de las acciones orientadas a la gestión de la seguridad vial. Así mismo, el proceso aportó el inventario de vehículos, el cual permite identificar las características

generales de los automotores que hacen parte de la operación institucional.

Durante la auditoría se identificó que el proceso se encuentra adelantando la actualización de algunos insumos fundamentales para el diagnóstico del PESV, encontrándose pendiente la aplicación y consolidación de la encuesta de movilidad correspondiente a la vigencia 2026, así como la actualización del registro de colaboradores con rol de conducción, incluyendo la consolidación de información relacionada con licencias de conducción, capacitaciones, siniestros e infracciones. La ausencia de esta información limita la actualización integral de la línea base requerida para identificar oportunamente los factores de riesgo y orientar la toma de decisiones en materia de seguridad vial.

Adicionalmente, las fichas de inspección preventiva del parque automotor aportadas como evidencia corresponden a la vigencia 2025, por lo que no fue posible verificar la realización de estas inspecciones durante la vigencia 2026, ni establecer si el estado de los vehículos ha sido evaluado conforme a la programación definida para el periodo auditado.

En consecuencia, se requiere que el proceso auditado culmine la actualización del diagnóstico institucional mediante la consolidación de la encuesta de movilidad y del registro de colaboradores con rol de conducción, así como mantener actualizados los registros e inspecciones preventivas del parque automotor, de manera que la información utilizada para la gestión del PESV corresponda a la realidad operativa de la entidad y fortalezca la identificación de riesgos, la planeación de las acciones preventivas y el seguimiento al desempeño del sistema de gestión de la seguridad vial.

Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

Como resultado de la evaluación del Paso 6 – Caracterización, evaluación y control de riesgos del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cuenta con un Procedimiento para la Identificación de Peligros, Evaluación de Riesgos y Controles (IPERC Vial), mediante el cual se establecen los lineamientos para identificar, analizar, valorar y controlar los riesgos asociados a las actividades desarrolladas por la entidad.

El procedimiento adopta la metodología de la Guía Técnica Colombiana GTC-45, incorpora la identificación de los diferentes actores viales, la jerarquización de los controles y define la periodicidad para la revisión y actualización de la evaluación de riesgos, en concordancia con los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

De igual manera, se verificó la existencia de la Matriz de Identificación de Peligros, Evaluación de Riesgos y Controles Viales, actualizada en enero de 2026, la cual identifica los principales riesgos asociados a las actividades de la entidad, considerando factores humanos, vehiculares, de infraestructura vial y del entorno. La matriz incorpora la valoración de los riesgos mediante la metodología GTC-45, establece los niveles de aceptabilidad, identifica los controles existentes, propone medidas de intervención y asigna responsables para su implementación y seguimiento, evidenciando la articulación entre el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

En términos generales, se concluye que la entidad dispone de herramientas metodológicas y técnicas adecuadas para la identificación, evaluación y control de los riesgos viales, las cuales constituyen una base para la gestión preventiva y la toma de decisiones en materia de seguridad vial. No obstante, como parte del proceso de mejora continua, se recomienda mantener el seguimiento periódico a la eficacia de los controles implementados y actualizar la matriz de riesgos cuando se presenten cambios en las condiciones de operación, en el parque automotor, en los roles de conducción o como consecuencia de la ocurrencia de siniestros viales.

De acuerdo con la evidencia revisada, no se generan observaciones de auditoría sobre este componente, toda vez que se evidenció el cumplimiento de los requisitos asociados a la caracterización, evaluación y control de los riesgos viales establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y en la metodología adoptada por la entidad.

Paso 7. Objetivos y metas del PESV

Como resultado de la evaluación del Paso 7 – Objetivos y Metas del Plan Estratégico de Seguridad

Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cuenta con una Matriz de Indicadores del PESV, en la cual se establecen objetivos, metas e indicadores de estructura, proceso y resultado para realizar el seguimiento a la implementación del plan, en concordancia con la Resolución 40595 de 2022. La matriz evidencia avances en algunos indicadores, destacándose el incremento en el cumplimiento de las metas del PESV del 33 % al 85,4 % entre el primer y segundo trimestre de 2026, así como el cumplimiento del 100 % de las actividades programadas en el Plan Anual de Trabajo durante el primer semestre.

Se observó que varios indicadores aún no pueden medirse debido a la falta de información o de mecanismos para la captura de datos, presentando registros sin resultados o con errores de cálculo. Así mismo, no se aportaron actas del COSEVIAL que evidenciaran el análisis y seguimiento al cumplimiento de los objetivos, metas e indicadores del PESV, por lo que no fue posible verificar la evaluación periódica de los resultados ni la adopción de acciones de mejora derivadas de su seguimiento.

Desde la óptica de auditoría de control interno, el diseño de la matriz es adecuado, pero su implementación presenta debilidades que afectan la confiabilidad de la medición y la utilidad de los indicadores para la toma de decisiones. En términos de diseño, la matriz cumple en gran medida con lo establecido en el Paso 20 – Indicadores y reporte de autogestión del PESV y con la Resolución 40595 de 2022. Sin embargo; Al revisar las fichas se observa un patrón repetitivo:

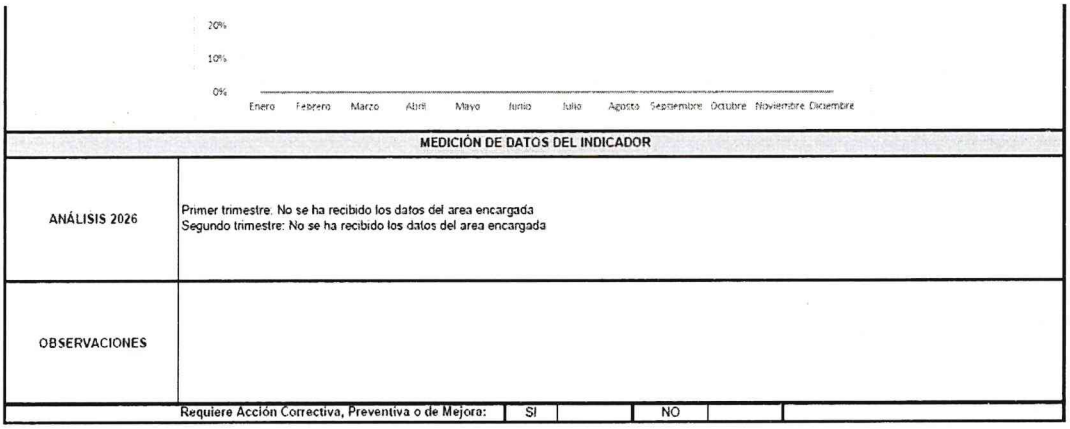
- Indicadores con resultados #¡DIV/0!
- Variables sin datos
- Ausencia de información fuente
- Análisis que indican que "no se cuenta con información"
- Imposibilidad de calcular el indicador.

Es decir, la entidad diseñó el sistema de indicadores antes de garantizar la disponibilidad de las fuentes de información.

Ejemplo 1. Exceso de jornadas laborales

El propio indicador señala: "No se ha recibido los datos del área encargada."

Por esta razón el indicador permanece sin medición durante los dos primeros trimestres.



MEDICIÓN DE DATOS DEL INDICADOR					
ANÁLISIS 2026	Primer trimestre. No se ha recibido los datos del area encargada Segundo trimestre: No se ha recibido los datos del area encargada				
OBSERVACIONES					
Requiere Acción Correctiva, Preventiva o de Mejora:		SI		NO	

Ejemplo 2. Programa de velocidad
El indicador establece como fuente:

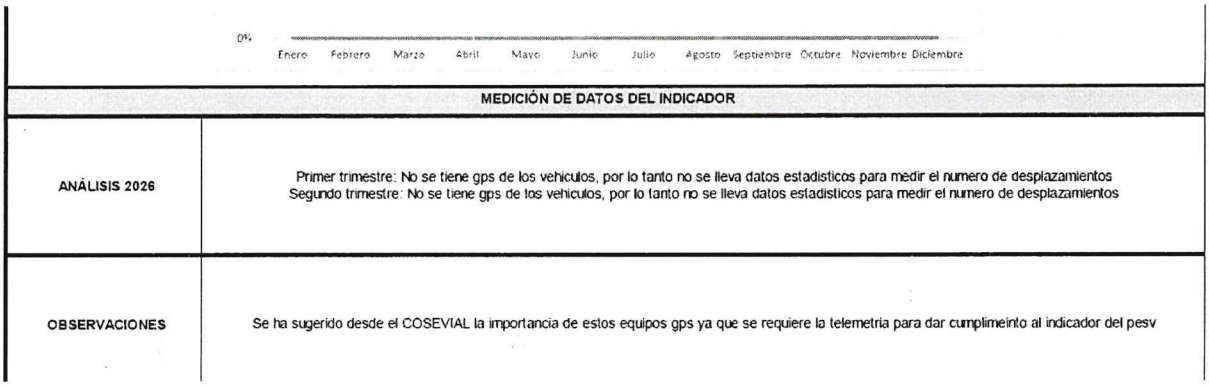
- GPS
- Telemetría

Sin embargo, el análisis indica expresamente: "No se tiene GPS de los vehículos."

Incluso se deja registrado que el COSEVIAL recomendó adquirir estos equipos porque son necesarios para medir el indicador.

De lo anterior se evidencia una deficiencia importante de planeación:

Se formula un indicador cuya medición depende de una tecnología que la entidad aún no posee.



MEDICIÓN DE DATOS DEL INDICADOR	
ANÁLISIS 2026	Primer trimestre: No se tiene gps de los vehiculos, por lo tanto no se lleva datos estadisticos para medir el numero de desplazamientos Segundo trimestre: No se tiene gps de los vehiculos, por lo tanto no se lleva datos estadisticos para medir el numero de desplazamientos
OBSERVACIONES	Se ha sugerido desde el COSEVIAL la importancia de estos equipos gps ya que se requiere la telemetria para dar cumplimeinto al indicador del pesv

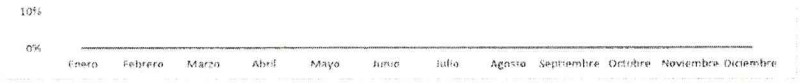
Ejemplo 3. Excesos de velocidad

Ocurre exactamente la misma situación.

El indicador depende de:

- Telemetría
- GPS

pero el propio documento reconoce que: "No se tiene datos de telemetría ya que los vehículos no disponen de GPS."

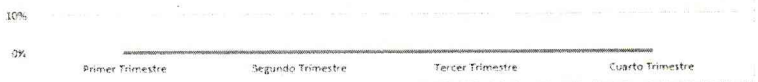


MEDICIÓN DE DATOS DEL INDICADOR					
ANÁLISIS 2026	Primer trimestre: No se tiene datos de telemetria ya que los vehiculos no disponen de GPS. Segundo trimestre: No se tiene datos de telemetria ya que los vehiculos no disponen de GPS.				
OBSERVACIONES					
Requiere Acción Correctiva, Preventiva o de Mejora:		SI		NO	

Ejemplo 4. Mantenimiento preventivo

El indicador tampoco puede calcularse porque la información no existe consolidada.

La matriz señala: "No se tienen datos de los mantenimientos preventivos y correctivos..."



MEDICIÓN DE DATOS DEL INDICADOR	
ANÁLISIS 2026	Primer trimestre: No se tienen datos de los mantenimientos preventivos y correctivos, se solicita por placa mas no general al area encargada Segundo trimestre: Se realiza reunion con el area de almacen para llevar registros de mantenimiento por placa
OBSERVACIONES	

Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Como resultado de la evaluación del Paso 8 – Programas de Gestión de Riesgos Críticos y Factores de Desempeño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cuenta con los cinco (5) programas mínimos exigidos por la Resolución 40595 de 2022:

- ✓ Gestión de la Velocidad Segura
- ✓ Prevención de la Fatiga
- ✓ Prevención de la Distracción
- ✓ Cero Tolerancia al Alcohol y Sustancias Psicoactivas
- ✓ Protección de Actores Viales Vulnerables

Los programas incluyen objetivos, metas, actividades, responsables, cronogramas e indicadores, y se aportó evidencia de actividades planeadas y ejecutadas durante la vigencia 2026.

Durante la revisión se evidenció que los programas cuentan con mecanismos de seguimiento y análisis de resultados; sin embargo, se identificó una oportunidad de mejora en el Programa de Gestión de la Velocidad Segura, debido a que la ausencia de dispositivos GPS en la totalidad del parque automotor limita la medición de algunos indicadores y el seguimiento efectivo al comportamiento de la velocidad.

PROGRAMA DE RIESGOS CRITICOS VIALES - VELOCIDAD SEGURA

Fecha: 19 enero de 2026	Página 1 de 1

ACTIVIDAD RELACIONADA

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, Y MATRIZ IPERCV

la accidentalidad vial por excesos de velocidad

	AUTORIDAD								PERIODO DE APLICACIÓN					
	Coordenador SST								ENERO A DICIEMBRE DE 2026					
	JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		COBERTURA	OBSERVACIONES
	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E		
													100%	
1	1		1		1		1		1		1		50%	
	1		1		1		1		1		1		0%	No se han adquirido los dispositivos para toda la flota vehicular

En consecuencia, se concluye que la entidad presenta avances en la implementación de los programas de gestión de riesgos críticos; no obstante, se recomienda fortalecer los mecanismos de seguimiento y la disponibilidad de las herramientas necesarias para la medición de los indicadores, con el fin de garantizar una evaluación integral de la eficacia de los programas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Paso 8 de la Resolución 40595 de 2022.

Observación 05. Debilidades en la implementación de la Fase Planear del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Durante la evaluación de la fase Planear se evidenciaron debilidades en la implementación de varios de los requisitos establecidos en los pasos 1 al 8 del PESV. Si bien la entidad cuenta con la estructura documental del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se identificaron oportunidades de mejora relacionadas con la formalización del liderazgo institucional, la definición y seguimiento de

objetivos y metas, la caracterización y evaluación de los riesgos viales y la estructuración de los programas de gestión de riesgos críticos. Estas situaciones limitan la adecuada planeación estratégica del PESV y afectan la definición de mecanismos de seguimiento que permitan verificar el cumplimiento de los objetivos establecidos, en contravía de los lineamientos previstos en la Resolución 40595 de 2022. **Por lo anterior se configura observación administrativa (5)**

RESPUESTA DEL PROCESO:

Paso 2 Comité de seguridad vial – COSEVIAL: "En el desarrollo de la auditoría únicamente se evidenciaron dos actas de reunión del COSEVIAL correspondientes al 27 de abril y al 23 de junio de 2026, situación que no está acorde con la periodicidad establecida en el artículo 5 de la Resolución No. 283 de 2015, el cual dispone que el comité debe sesionar de manera ordinaria, como mínimo, dos veces al mes".

Respuesta: No se acepta: El equipo auditor señala que durante la auditoría únicamente se evidenciaron dos actas de reunión del COSEVIAL, correspondientes al 27 de abril y al 23 de junio de 2026, situación que a su juicio no se ajusta a la periodicidad mínima establecida en el artículo 5 de la Resolución 283 de 2015, norma que dispone sesiones ordinarias como mínimo dos veces al mes. La división no comparte esta conclusión, por cuanto la Resolución 283 de 2015, invocada como fundamento del hallazgo, se encuentra derogada en lo relativo a la periodicidad de sesiones del comité. El artículo séptimo de la Resolución DIR25000236 del 12 de marzo de 2025 establece que las reuniones ordinarias del Comité de Seguridad Vial se realizarán con una periodicidad mínima trimestral, y no bimensual como lo señala la referencia normativa citada en el hallazgo.

En consecuencia, el hallazgo se sustenta en una disposición que no se encuentra vigente al momento de la auditoría, lo que hace necesario ajustar el criterio de evaluación a la norma interna actualmente aplicable. Al contrastar las actas aportadas del 27 de abril y 23 de junio de 2026, con la periodicidad mínima trimestral prevista en la Resolución DIR25000236 de 2025, se observa que la entidad dio cumplimiento a la exigencia normativa vigente, e incluso sesionó con una frecuencia superior a la mínima requerida dentro del periodo evaluado. Con base en lo expuesto, se solicita retirar o reformular el hallazgo del Paso 2, por encontrarse fundamentado en una disposición normativa interna derogada.

Paso 3. Política de seguridad vial: "No obstante, considerando que durante la auditoría se evidenció la actualización del PESV a su Versión 3.0, actualmente pendiente de adopción mediante el acto administrativo correspondiente, resulta conveniente que, una vez dicho instrumento sea oficialmente adoptado, la entidad verifique la coherencia entre la Política de Seguridad Vial y la nueva versión del PESV, asegurando su divulgación, apropiación y aplicación por parte de todos los servidores, contratistas y demás actores viales de la institución".

Respuesta: No se acepta: El equipo auditor indica que, durante la auditoría se evidenció la actualización del PESV a su Versión 3.0, actualmente pendiente de adopción mediante el acto administrativo correspondiente, resulta conveniente que, una vez dicho instrumento sea adoptado, la entidad verifique la coherencia entre la Política de Seguridad Vial y la nueva versión del PESV, garantizando su divulgación, apropiación y aplicación. La división advierte que la observación formulada por el equipo auditor corresponde, por su propia redacción, a una recomendación de carácter prospectivo, condicionada a un hecho futuro e incierto en cuanto a su fecha la adopción formal de la Versión 3.0 del PESV y no a una situación de incumplimiento verificable respecto del instrumento actualmente vigente. En esa medida, se solicita precisar su alcance y no registrarla como hallazgo de incumplimiento actual. La Política de Seguridad Vial vigente cumple con los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022 y fue adoptada en el año 2025 en concordancia con dicha normativa. Al no haber sido objeto de modificación alguna desde su adopción, la política conserva plena vigencia y coherencia con el sistema de gestión de seguridad vial actualmente implementado por la entidad. Sin perjuicio de lo anterior, la entidad acoge la recomendación formulada y se compromete a verificar la coherencia entre la Política de Seguridad Vial y la Versión 3.0 del PESV una vez esta sea formalmente adoptada mediante el acto administrativo correspondiente, así como a adelantar las acciones de divulgación y apropiación pertinentes entre servidores, contratistas y demás actores viales de la institución.

Se solicita que la observación del Paso 3 se registre como recomendación de mejora asociada a la futura adopción del PESV Versión 3.0, y no como observación de incumplimiento, dado que la Política de Seguridad Vial vigente cumple con la normativa aplicable y no ha perdido coherencia con el sistema de gestión actual.

Paso 5. Diagnóstico: "Adicionalmente, las fichas de inspección preventiva del parque automotor aportadas como evidencia corresponden a la vigencia 2025, por lo que no fue

posible verificar la realización de estas inspecciones durante la vigencia 2026, ni establecer si el estado de los vehículos ha sido evaluado conforme a la programación definida para el periodo auditado".

Respuesta: No se acepta: El equipo auditor señala que las fichas de inspección preventiva del parque automotor aportadas como evidencia corresponden a la vigencia 2025, por lo que no fue posible verificar la realización de estas inspecciones durante la vigencia 2026, ni establecer si el estado de los vehículos ha sido evaluado conforme a la programación definida para el periodo auditado. La entidad aportó, mediante el Anexo 16 de la respuesta a la auditoría, los soportes de las inspecciones preoperacionales efectivamente realizadas durante la vigencia 2026, correspondientes al periodo comprendido entre el 10 y el 23 de junio de 2026, registradas a través de una aplicación diseñada y desarrollada internamente para tal fin. Dicha herramienta fortalece la trazabilidad del proceso e incorpora tecnología a la inspección preoperacional, en sustitución del formato físico utilizado con anterioridad.

Este desarrollo representa una mejora del proceso frente al esquema documental previo, en la medida en que optimiza la trazabilidad de los registros y contribuye a la reducción del uso de papel propio de los formatos físicos anteriormente empleados. La entidad reconoce que, al tratarse de una herramienta de reciente implementación, aún no se cuenta con trazabilidad digital de los meses previos al periodo reportado, circunstancia propia de la etapa de puesta en marcha y ajuste de la aplicación. En este sentido, se solicita que dicha etapa de transición sea valorada en su contexto, sin que ello desvirtúe la existencia y realización de las inspecciones preoperacionales durante la vigencia 2026. Para lo cual la división de transporte publico junto con el comandante se reunirán y llevarán al COSEVIAL del 28 de julio de 2026 la actividad a desarrollar de Consolidar y dejar constancia documental del periodo de transición tecnológica, e informar al equipo auditor la fecha oficial de puesta en marcha de la aplicación, asimismo, reforzar la capacitación a conductores y el seguimiento por parte del área de SST, con reporte mensual de cumplimiento del diligenciamiento en la aplicación.

Con base en la evidencia aportada en el Anexo 16, la entidad solicita reconsiderar el hallazgo del Paso 5, dado que se demostró la realización de inspecciones preoperacionales durante la vigencia 2026 mediante una herramienta tecnológica de reciente implementación.

Análisis de la Respuesta:

La respuesta del proceso aborda únicamente algunos de los aspectos señalados en la observación, específicamente los relacionados con los pasos 2, 3 y 5 de la fase Planear del PESV, sin pronunciarse sobre las demás oportunidades de mejora identificadas en los pasos 1 al 8 que dieron origen a la observación.

Respecto al Paso 2, este constituye el resultado de la inspección realizada a los documentos aportados como material de auditoría por parte del proceso. Ahora bien, dentro de la respuesta al informe preliminar, el proceso hace referencia y aporta evidencia de una disposición interna vigente que modifica la periodicidad de las reuniones del COSEVIAL. No obstante, dicho criterio normativo no fue allegado al proceso auditor durante la etapa de ejecución. En consecuencia, esta situación supone nuevas oportunidades de mejora en lo relacionado con normas que regulan las disposiciones de planeación del PESV, aspecto que deberá ser verificado y ajustado, de ser el caso, conforme a la normatividad aplicable.

Frente al Paso 3, la respuesta confirma que la actualización del PESV versión 3.0 aún no ha sido adoptada mediante el acto administrativo correspondiente y manifiesta el compromiso de verificar la coherencia de la Política de Seguridad Vial una vez se formalice dicha adopción. No obstante, este pronunciamiento no desvirtúa la oportunidad de mejora identificada respecto al fortalecimiento del proceso de implementación del nuevo instrumento.

En relación con el Paso 5, el proceso aporta evidencias adicionales sobre la realización de inspecciones preoperacionales durante la vigencia 2026 mediante una herramienta tecnológica de reciente implementación. Sin embargo, esta evidencia no modifica el alcance de la observación general, la cual comprende debilidades identificadas en varios componentes de la fase de planeación del PESV.

En consecuencia, la observación se mantiene, dado que la respuesta no desvirtúa integralmente las debilidades identificadas en la implementación de los pasos 1 al 8 del PESV, limitándose a responder algunos aspectos específicos y dejando sin pronunciamiento las

demás oportunidades de mejora evidenciadas durante la auditoría. Se recomienda continuar fortaleciendo la fase de planeación del PESV, garantizando el cumplimiento integral de los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022 y la adecuada documentación de su implementación. **En consecuencia, se configura hallazgo administrativo No 03.**

FASE II – HACER

Paso del 9 al 19

Paso 9: Plan anual de trabajo

Como resultado de la revisión efectuada al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y al Plan Anual de Seguridad Vial correspondiente a la vigencia 2026, se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja dispone de ambos instrumentos para orientar la implementación del sistema de gestión de la seguridad vial. No obstante, al realizar el análisis comparativo de su contenido, se identificaron diferencias en el nivel de desarrollo y alcance de la información consignada en cada documento.

El PESV establece que el Plan Anual de Trabajo constituye el instrumento mediante el cual se consolidan las acciones y estrategias para la vigencia, debiendo estructurarse conforme a las cuatro fases del ciclo PHVA y a los pasos aplicables de la Resolución 40595 de 2022, tomando como insumos la política de seguridad vial, el diagnóstico institucional, la caracterización de riesgos, los objetivos, las metas y los programas de gestión del riesgo vial. Sin embargo, el Plan Anual de Seguridad Vial revisado presenta un enfoque general de programación de actividades, sin reflejar de manera integral la totalidad de los componentes definidos en el PESV ni establecer una relación explícita entre las actividades programadas y los pasos que conforman la metodología adoptada por la entidad.

Durante la auditoría se observó que varios de los elementos desarrollados en el PESV, tales como:

- Los programas de gestión de riesgos críticos (Paso 8)
- La planificación de desplazamientos laborales (Paso 15)
- La gestión del cambio y de contratistas (Paso 18)
- La administración documental (Paso 19)
- La gestión de las inspecciones preoperacionales (Paso 16)
- El mantenimiento del parque automotor (Paso 17)

Y otros componentes propios de la metodología no se encuentran plenamente incorporados o identificados dentro del Plan Anual de Trabajo como actividades específicas objeto de programación, seguimiento y evaluación.

No	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	Enero		Febrero		Marzo		Abril		Mayo		Junio	
1	Actualizar y Mantener PESV	Responsable pesv	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
2	Definir Lider de Diseño e Implementación del PESV	Director	P	E										
3	Definir Roles, Funciones y Responsabiliades del PESV	Responsable pesv							P	E				
4	Mantener y Publicar Politica de SV en las Areas de Trabajo	Director	P	E										
5	Medición Penodica de Indicadores del PESV	lider pesv Comité de SV	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
6	Contratar Personal Conductor que cumpla el perfil de Cargos Definido por la Empresa.	Director y recursos humanos					P	E						
7	Mantener Seguros de Vehiculos al Dia	Director Almacen y lider pesv	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
8	Mantener Plan de Emergencias Viales	Responsable pesv							P	E				
9	Mantener Identificación de Peligros y Riesgso Viales	Responsable pesv	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
10	Programa de capacitacion vial		P	E	P	E	P	E					P	E
11	Prueba Teorico Practica - Evaluación de Conductores con CEA	Responsable pesv - Tecnico vial												
12	Simulacro Vial SST	Responsable pesv y sst												
13	Auditoria Interna PESV	Responsable pesv y auditor												
14	Revisión por parte de la Direccion al PESV	Director y responsable pesv												
15	Realizar Informe de Autogestión Anual del Comité de SV	Comité de SV												

Parte de estos aspectos son desarrollados posteriormente en la Matriz de Seguimiento del PESV, lo que evidencia que la planeación y el seguimiento de la implementación se encuentran

distribuidos entre diferentes instrumentos documentales. Esta situación genera una brecha entre el documento estratégico y el instrumento de ejecución, dificultando la trazabilidad entre la planeación, la implementación, el seguimiento y la evaluación del PESV.

Así mismo, limita la posibilidad de que el Plan Anual de Trabajo constituya, por sí solo, el documento integrador previsto por la metodología, lo que puede afectar la claridad en la asignación de responsabilidades, la medición del cumplimiento de las actividades y la verificación de la implementación por parte de la Alta Dirección, el COSEVIAL, la Oficina de Control Interno y los organismos competentes.

Paso 10: Competencia y plan anual de formación

Se evidenció que la ITTB elaboró el Plan Anual de Formación en Seguridad Vial 2026, el cual establece:

- Objetivo del plan
- Temas de capacitación
- Duración
- Población objetivo
- Programación mensual
- Modalidad
- Recursos requeridos

Entre los temas programados se encuentran la inducción en seguridad vial, actualización de la Resolución 40595 de 2022, manejo seguro de motocicletas e inspecciones preoperacionales, primeros auxilios viales, mantenimiento básico vehicular, riesgos críticos y reinducción anual. La entidad presentó evidencia de la ejecución de varias actividades programadas durante el primer semestre de 2026, entre ellas:

- Socialización del Plan Local de Seguridad Vial y del PESV a los agentes de tránsito (enero).
- Capacitación de Primer Respondiente ante Siniestros Viales desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (febrero).
- Jornada de actualización del PESV con acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (marzo).

- Socialización del aplicativo para inspecciones preoperacionales de vehículos (junio).

Las evidencias contienen:

- Objetivo de la capacitación;
- Fecha;
- Población participante;
- Responsable;
- Temática;
- Registro fotográfico;
- Referencia a listas de asistencia.

La auditoría concluye que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cuenta con un Plan Anual de Formación para la vigencia 2026, en el cual se establecen el objetivo, los temas de capacitación, la población objetivo, la programación, la modalidad de ejecución y los recursos requeridos para el desarrollo de las actividades de formación en seguridad vial.

Se verificó la ejecución de las capacitaciones programadas durante el primer semestre de la vigencia, soportadas mediante registros de asistencia, informes y evidencias fotográficas, lo que demuestra el avance en la implementación del plan de formación.

No obstante, se identifican oportunidades de fortalecimiento relacionadas con la documentación de las competencias requeridas para cada actor vial, la implementación de mecanismos para evaluar la eficacia de las capacitaciones y la identificación formal de necesidades de formación, aspectos que contribuirían a demostrar un mayor nivel de madurez del sistema de gestión de la seguridad vial y el cumplimiento integral de los lineamientos del Paso 10 de la Resolución 40595 de 2022. En consecuencia, no se generan observaciones de auditoría, recomendándose continuar fortaleciendo estos aspectos en el marco del mejoramiento continuo del PESV.

Paso 11: Responsabilidad y comportamiento seguro

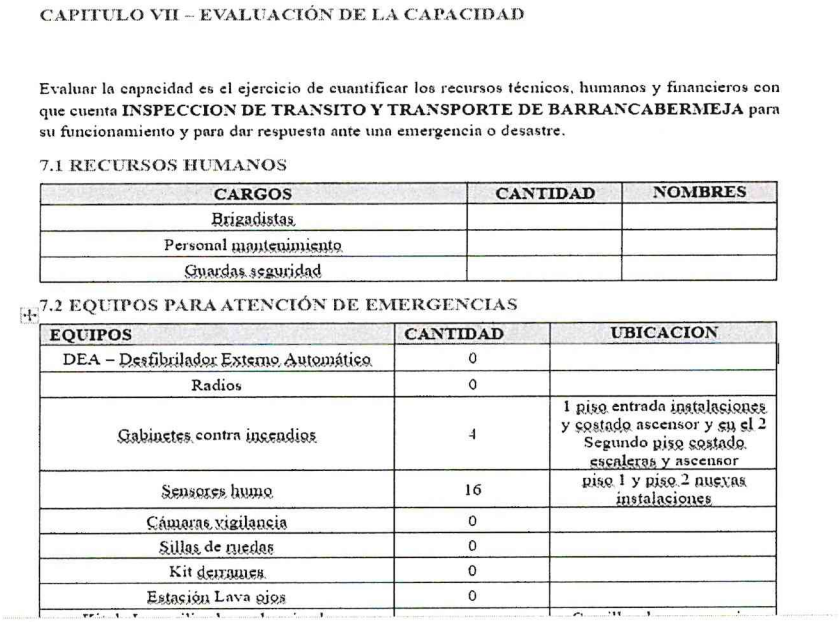
En la revisión del Paso 11 – Responsabilidad y comportamiento seguro del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la entidad documentó la no aplicabilidad de este requisito, indicando que, de conformidad con la clasificación de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja como Nivel Estándar, su implementación es exigible únicamente para las organizaciones clasificadas en Nivel Avanzado, de acuerdo con lo establecido en la Resolución

40595 de 2022.

El PESV señala, además, que la entidad adelantará de manera preliminar actividades orientadas a la asignación documentada de funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial y a la evaluación anual del comportamiento de los colaboradores, como preparación para un eventual cambio de nivel de exigencia.

Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

Se evidenció que, aunque la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja dispone de un Plan de Emergencias que contempla la estructura organizacional, los procedimientos y las responsabilidades para la atención de emergencias, durante la auditoría no fue posible verificar de manera integral la implementación de los componentes operativos del Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias Viales (PPRAEV), debido a que se encontraban pendientes la actualización del listado de brigadistas y la realización y documentación del simulacro programado para la vigencia 2026. Esta situación limita la verificación del cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Paso 12 del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), relacionados con la preparación, entrenamiento y respuesta ante emergencias viales.



CAPITULO VII – EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD

Evaluar la capacidad es el ejercicio de cuantificar los recursos técnicos, humanos y financieros con que cuenta **INSPECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA** para su funcionamiento y para dar respuesta ante una emergencia o desastre.

7.1 RECURSOS HUMANOS

CARGOS	CANTIDAD	NOMBRES
Brigadistas		
Personal mantenimiento		
Guardas seguridad		

7.2 EQUIPOS PARA ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

EQUIPOS	CANTIDAD	UBICACION
DEA – Desfibrilador Externo Automático	0	
Radios	0	
Gabinetes contra incendios	4	1 piso entrada instalaciones y costado ascensor y en el 2 Segundo piso costado escaleras y ascensor
Sensores humo	16	piso 1 y piso 2 nuevas instalaciones
Cámaras vigilancia	0	
Sillas de ruedas	0	
Kit derrames	0	
Estación Lava ojos	0	

Paso 13: Investigación interna de siniestros viales

Como resultado de la evaluación del Paso 13 – Investigación interna de siniestros viales del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja dispone de un registro de siniestralidad vial correspondiente al primer semestre de 2026, un procedimiento para el reporte e investigación de accidentes y un formato destinado a documentar las investigaciones de los eventos ocurridos, evidenciando que la entidad ha definido herramientas para la gestión de este componente del PESV.

No obstante, durante la auditoría se verificó que, aunque en el registro de siniestralidad se reporta un siniestro vial ocurrido el 30 de marzo de 2026, no se aportó evidencia que permitiera demostrar la aplicación de la metodología de investigación para dicho evento. En particular, no fue posible verificar el informe de investigación diligenciado, el análisis de los factores contribuyentes y de la causa raíz, la formulación y seguimiento de las acciones de mejora, ni la evidencia de la revisión de los resultados por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL), conforme a los lineamientos establecidos en el Paso 13 del PESV.

Lo anterior limita la verificación de la eficacia del proceso de investigación interna de siniestros viales y reduce la capacidad de la entidad para utilizar la información derivada de estos eventos como insumo para la gestión del riesgo vial, la adopción de acciones preventivas y el mejoramiento continuo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Paso 14: Vías seguras administradas por la organización

Como resultado de la evaluación del Paso 14 – Vías seguras administradas por la organización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja aportó certificación suscrita por el Director General en la que se indica que la entidad no administra ni tiene a su cargo las vías del Distrito de Barrancabermeja. En este sentido, se establece que las actividades relacionadas con la operación y mantenimiento de la infraestructura vial pública no hacen parte de las competencias institucionales.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) establece que el protocolo de operación y mantenimiento de vías y parqueaderos debe aplicarse a las áreas bajo administración o control de la entidad, incluyendo la sede administrativa ubicada en la Carrera 2 y la zona de parqueadero del

cuerpo operativo tomada en arriendo. Para estas áreas, el PESV contempla la identificación de zonas de conflicto vial, la realización de inspecciones periódicas, el mantenimiento de la señalización y demarcación, la implementación de medidas de seguridad vial y el análisis de las condiciones de circulación por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL).

Paso 14. Vías seguras administradas por la organización

La ITTB documenta un protocolo de operación y mantenimiento de las vías y zonas de parqueadero que administra o controla (sede administrativa Cra. 2 y zona de parqueadero del cuerpo operativo tomada en arriendo). El protocolo identifica las zonas de conflicto de tránsito con sus planes de acción, contempla inspecciones anuales y el plan de mantenimiento preventivo de la señalización y demarcación.

Disposiciones internas: prioridad peatonal; velocidad máxima de 10 km/h en rutas y parqueaderos internos; zonas de circulación, peatonales y de parqueo debidamente señalizadas conforme a la

Durante la auditoría no se aportó evidencia que permitiera verificar la existencia del protocolo de operación y mantenimiento para estas áreas internas, ni registros de inspecciones, actividades de mantenimiento, planes de acción o actas del COSEVIAL en las que se evaluaran las condiciones de seguridad vial de la infraestructura bajo control de la entidad. En consecuencia, no fue posible verificar la implementación de las medidas previstas en el Paso 14 del PESV para las zonas internas de circulación y parqueaderos administrados o utilizados por la ITTB.

Paso 15: Planificación de desplazamientos laborales

Como resultado de la revisión del Paso 15 – Planificación de desplazamientos laborales del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja elaboró el Procedimiento para la Planificación de los Desplazamientos Laborales, Ruta gramas y Registros de Viaje, adoptado para la vigencia 2026, el cual establece los lineamientos para la programación, autorización, ejecución, registro y control de los desplazamientos laborales, definiendo responsabilidades, condiciones generales, controles por nivel de riesgo, protocolos de atención de emergencias, así como el uso de rutagramas y registros de viaje (bitácoras), en concordancia con los requisitos establecidos en el Paso 15 de la Resolución 40595 de 2022.

Durante la auditoría, el proceso auditado informó que se realizó una reunión entre el comandante y el área de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) para definir las rutas institucionales y aportó como evidencia el procedimiento mencionado. Sin embargo, manifestó que los rutagramas estarán finalizados en el mes de agosto de 2026 y que los registros de viaje comenzarán a diligenciarse a partir de esa misma fecha, por lo que, al momento de la auditoría, no fue posible verificar la implementación de estos instrumentos ni la existencia de registros que evidencien su aplicación en la planificación y control de los desplazamientos laborales.

En consecuencia, se evidenció un avance en la estructuración documental del requisito, al contar con un procedimiento que incorpora los lineamientos técnicos para la planificación de los desplazamientos laborales; no obstante, la implementación del Paso 15 se encuentra en una etapa parcial, debido a que los ruta gramas y los registros de viaje, componentes esenciales para la gestión del riesgo vial y el seguimiento de los desplazamientos, aún no habían sido implementados ni generaban evidencia de su utilización. Se recomienda culminar la elaboración y socialización de la ruta gramas, implementar el diligenciamiento de los registros de viaje y establecer mecanismos de seguimiento que permitan verificar la aplicación efectiva del procedimiento y fortalecer la gestión de los riesgos asociados a los desplazamientos laborales, conforme a los lineamientos de la Resolución 40595 de 2022.

Paso 16: Inspección de vehículos y equipos

Como resultado de la evaluación del Paso 16 – Inspección preoperacional de vehículos del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja dispone de un procedimiento para la realización de inspecciones preoperacionales a los vehículos utilizados en el desarrollo de sus actividades, el cual establece la verificación de las condiciones de seguridad antes del inicio de cada desplazamiento, el reporte de novedades detectadas y la adopción de las acciones correspondientes cuando se identifiquen condiciones que puedan comprometer la operación segura.

Durante la auditoría se verificó la existencia de quince (15) registros de inspección preoperacional correspondientes al mes de junio de 2026 y se informó que el aplicativo digital implementado para el registro y control de estas inspecciones se encuentra en período de prueba, evidenciando avances en la implementación de herramientas para el seguimiento de este requisito.

La evidencia suministrada corresponde únicamente a un período específico de la vigencia auditada,

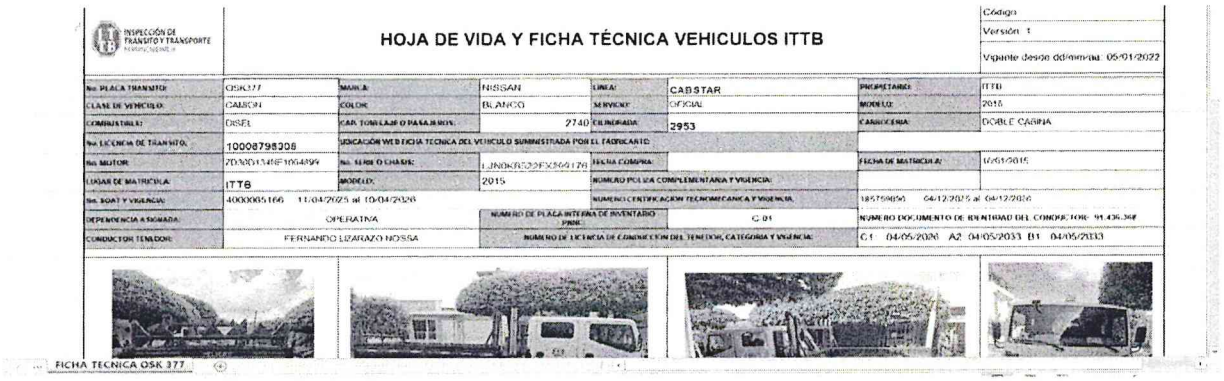
por lo que no fue posible verificar la ejecución continua de las inspecciones preoperacionales, la consolidación de los registros diarios, el tratamiento de las novedades identificadas ni su revisión, control y archivo mensual por parte del responsable de la administración del parque automotor, conforme a los lineamientos establecidos en el Paso 16 del PESV.

Paso 17: Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

Como resultado de la evaluación del Paso 17 – Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja dispone de un formato de hoja de vida para el control de la información técnica, documental y de mantenimiento de los vehículos que conforman el parque automotor. No obstante, durante la auditoría únicamente se aportó la hoja de vida correspondiente al vehículo de placas OSK377, sin evidenciarse la documentación equivalente para los demás vehículos respecto de los cuales se presentaron registros de inspección preoperacional en el Paso 16 de la presente auditoría.

Adicionalmente, el proceso auditado informó que no existe trazabilidad del mantenimiento preventivo y correctivo por placa, debido a que contractualmente el proveedor entrega informes generales de suministros y servicios, sin discriminar las intervenciones realizadas a cada vehículo. En consecuencia, no fue posible verificar de manera individual el historial de mantenimiento, la programación de las intervenciones conforme al kilometraje o a las recomendaciones del fabricante, ni la actualización de las hojas de vida del parque automotor, conforme a los lineamientos establecidos en el Paso 17 del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Lo anterior limita la integridad del control documental del parque automotor, dificulta la trazabilidad de las intervenciones de mantenimiento realizadas a cada vehículo y reduce la capacidad de la entidad para demostrar el cumplimiento de los programas de mantenimiento preventivo, el seguimiento al estado de los vehículos y la disponibilidad de información confiable para la gestión de la seguridad vial y la toma de decisiones.



	HOJA DE VIDA Y FICHA TÉCNICA VEHICULOS ITTB	Código Versión 1 Vigente desde dd/mm/aa: 05/01/2022

No. PLACA TRANSITO:	OSK377	MARCA:	NISSAN	LINEA:	CABSTAR	PROPIETARIO:	ITTB
CLASE DE VEHICULO:	CAMION	COLOR:	BLANCO	SERVICIO:	OFICIAL	MODELO:	2015
COMBUSTIBLE:	DISEL	CAPACIDAD DE TONELAJE O PASAJEROS:	2740	CILINDRADA:	2953	CARROCERIA:	DOBLE CABINA
No. LICENCIA DE TRANSITO:	10008798308	UBICACIÓN WEB FICHA TECNICA DEL VEHICULO SUMINISTRADA POR EL FABRICANTE:					
No. MOTOR:	ZD30DTI34BF1004899	No. SERIE O CHASIS:	LJN0KR22DEX569178	FECHA COMPRA:		FECHA DE MATRICULA:	10/01/2015
LUGAR DE MATRICULA:	ITTB	MODELO:	2015	NUMERO POLIZA COMPLEMENTARIA Y VIGENCIA:			
No. SOAT Y VIGENCIA:	4000005166 11/04/2025 al 10/04/2026			NUMERO CERTIFICACION TECNOMECANICA Y VIGENCIA:		18575890 04/12/2025 al 04/12/2026	
DEPENDENCIA ASIGNADA:	OPERATIVA	NUMERO DE PLACA INTERNA DE INVENTARIO VIAL:		C 01		NUMERO DOCUMENTO DE IDENTIDAD DEL CONDUCTOR: 91.436.36	
CONDUCTOR TENEDOR:	FERNANDO LIZARAZO NOSSA	NUMERO DE LICENCIA DE CONDUCCION DEL TENEDOR, CATEGORIA Y VIGENCIA:				C1 04/05/2026 A2 04/05/2033 B1 04/05/2033	

Paso 18: Gestión del cambio y gestión de contratistas

Como resultado de la revisión del Paso 18 – Gestión del cambio y gestión de contratistas del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la entidad cuenta con una Matriz de Seguimiento al PESV, en la cual se registra un avance parcial en la implementación de las actividades relacionadas con la gestión del cambio y la gestión de contratistas.

De acuerdo con la información suministrada por el proceso, los documentos y procedimientos asociados actualmente se encuentran desarrollados en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST); sin embargo, estos aún no han sido actualizados ni armonizados con los lineamientos específicos del PESV, encontrándose programada una reunión con el área de SG-SST durante el mes de julio de 2026 para adelantar dicha actualización.

En consecuencia, no fue posible evidenciar durante la auditoría la existencia de un procedimiento formal de gestión del cambio incorporado al PESV, ni los registros de evaluación de riesgos viales derivados de modificaciones en la flota, rutas, personal o procesos. Asimismo, no se aportó evidencia que permitiera verificar la incorporación de criterios de seguridad vial en los procesos de contratación, la exigencia del PESV a los contratistas cuando resulte aplicable, ni los mecanismos de control y seguimiento sobre la vigencia de la documentación de los vehículos y conductores contratistas.

Lo anterior evidencia que las actividades contempladas para este paso se encuentran en proceso de implementación, situación que limita la demostración del cumplimiento de los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022 y reduce la capacidad de la entidad para gestionar de manera preventiva los riesgos viales asociados a cambios organizacionales y a la ejecución de

actividades por parte de contratistas y proveedores. Se recomienda culminar el proceso de articulación entre el SG-SST y el PESV, formalizando los procedimientos, registros y controles requeridos, así como documentando su implementación y seguimiento como soporte del cumplimiento del Paso 18.

INSPECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA

MATRIZ DE SEGUIMIENTO PESV

Código
Versión

Fecha: 19 enero de 2026

ÁREA: PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV INSTITUCIONAL (24 PASOS - CICLO PHVA)						2026			SEGUIMIENTO I TRIMESTRE			SEGUIMIENT		
META	ACCION	DESCRIPCION	EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO	RESPONSABLE	VIGENCIA	Programado	Ejecutado	%	Ejecutado	% Ejecución	Observaciones	Ejecutado	% Ejecución	
Paso 17. Gestión del cambio	Establecer el procedimiento de gestión del cambio	Revisión del procedimiento de gestión del cambio y su formato	Procedimiento y formato de gestión del cambio	Director	2026	1	0,5	50%	0,25	25%	[PARCIAL – Trimestre mar 2026]] Se tiene los documentos pero no estan actualizados con rubro pesv. Solo estan desde el sg sst. Se tiene programada	0,25	25%	[PARCIAL – Trim documentos pero pesv. Solo estan
Paso 18. Gestión de contratistas y proveedores	Establecer la gestión de contratistas y la lista de chequeo	Diseño del procedimiento de gestión de contratistas y formato de lista de chequeo de contratistas	Procedimiento y lista de chequeo de contratistas	Director jurídica	2026	1	0,5	50%	0,25	25%	[PARCIAL (en avance)] Se tiene los documentos pero no estan actualizados con rubro pesv. Solo estan desde el sg sst. Se tiene programada reunion con el area sg sst para actualizar documentos con la informacion del pesv. Se anexa matriz de seguimiento al pesv.	0,25	25%	[PARCIAL (en av no estan actualiz desde el sg sst. S area sg sst para
Paso 19. Matriz de indicadores del PESV	Actualizar la matriz de indicadores del PESV	Actualización de la matriz de indicadores del PESV conforme a la Res. 40595/2022	Matriz de indicadores del PESV (Res 40595/2022)	Lider PESV	2026	1	1	100%	1	100%		1	100%	EJECUTADA - U
Paso 20. Reporte de autogestión ante la Superintendencia de Transporte	Reportar la autogestión del PESV ante la Superintendencia de Transporte	Reporte de autogestión del PESV (estadísticas) ante la Superintendencia de Transporte	Reporte de autogestion cargado en SIST PESV (SINST-VIGÍA 2)	Lider PESV	2026	1	1	100%	1	100%	[EJECUTADA – Unm (enero mar 2026)] Reporte de autogestión del PESV (estadísticas) ante la Superintendencia de Transporte.	1	100%	EJECUTADA - R

Página 2

Paso 19: Archivo y retención documental

Como resultado de la revisión del Paso 19 – Archivo y retención documental del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que el documento del PESV establece lineamientos para la gestión de la información documentada, contemplando la organización de los registros conforme a los 24 pasos del plan, así como la conservación de la documentación por un período mínimo de cinco (5) años y de los registros de inspección preoperacional por un (1) año, de acuerdo con los lineamientos definidos en la Resolución 40595 de 2022.

Durante la ejecución de la auditoría se solicitó el procedimiento de gestión documental del PESV, la Tabla de Retención Documental, la estructura de carpetas organizada conforme a los 24 pasos y la evidencia que demostrara la aplicación de dichos controles. En respuesta, el proceso informó que la organización y actualización de la documentación se encuentra actualmente en proceso de articulación con el área de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST); sin embargo, no se aportó evidencia suficiente y pertinente que permitiera verificar la existencia de un procedimiento específico para la gestión documental del PESV, la aplicación de la Tabla de Retención

Documental, la organización de los registros bajo la estructura establecida ni el cumplimiento de los tiempos de conservación definidos para la información documentada.

En consecuencia, no fue posible verificar la implementación efectiva de los controles asociados al archivo, organización, actualización y retención documental del PESV, situación que limita la trazabilidad, disponibilidad y conservación de la información que soporta la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Se requiere que el proceso culmine la articulación con el SG-SST y formalizar los procedimientos, mecanismos de organización documental y controles de retención, asegurando que la documentación del PESV se encuentre debidamente estructurada, actualizada y disponible para efectos de seguimiento, control y cumplimiento de los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022.

Observación 06. Debilidades en la implementación y seguimiento de los controles operacionales del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) – Fase II: Hacer.

Se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja ha desarrollado avances en la elaboración de procedimientos, planes y herramientas para la implementación del PESV.

Se identificaron debilidades en la ejecución y documentación de varios controles operacionales, relacionadas con la articulación del Plan Anual de Trabajo, la implementación del Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias Viales, la investigación de siniestros, la planificación de desplazamientos, las inspecciones preoperacionales, el mantenimiento del parque automotor, la gestión del cambio y de contratistas, y la gestión documental del PESV.

Estas situaciones evidencian una implementación parcial de la Fase II – Hacer, lo que limita la trazabilidad de las actividades, la demostración del cumplimiento de los requisitos establecidos en los Pasos 9 al 19 de la Resolución 40595 de 2022 y la eficacia de los controles para la gestión de los riesgos viales. **Por lo anterior se configura observación administrativa (6)**

RESPUESTA DEL PROCESO

Paso 9: Plan anual de trabajo. El PESV establece que el Plan Anual de Trabajo constituye el instrumento mediante el cual se consolidan las acciones y estrategias para la vigencia, debiendo estructurarse conforme a las cuatro fases del ciclo PHVA y a los pasos aplicables de la Resolución 40595 de 2022, tomando como insumos la política de seguridad vial, el diagnóstico institucional, la caracterización de riesgos, los objetivos, las metas y los programas de gestión del riesgo vial. Sin embargo, el Plan Anual de Seguridad Vial revisado presenta un enfoque general de programación de actividades, sin reflejar de manera integral la totalidad de los componentes definidos en el PESV ni establecer una relación explícita entre las actividades programadas y los pasos que conforman la metodología adoptada por la entidad.

Respuesta: No se acepta. El hallazgo señala que el Plan Anual de Trabajo revisado presenta un enfoque general de programación de actividades, sin reflejar de manera integral la totalidad de los componentes del PESV, y sin establecer una relación explícita entre las actividades programadas y los pasos de la metodología adoptada, específicamente en relación con los Pasos 8, 15, 16, 17, 18 y 19. Sobre este particular, la entidad se permite presentar las siguientes precisiones metodológicas y evidencias, con el fin de aclarar el alcance del instrumento auditado y establecer compromisos puntuales frente a las brechas identificadas. La naturaleza del Plan Anual de Trabajo frente al PESV, de acuerdo con el ciclo PHVA que fundamenta la Resolución 40595 de 2022, el Plan Anual de Trabajo constituye la herramienta de programación, seguimiento y verificación de aquellas actividades de carácter periódico y medible en el tiempo (mediciones, capacitaciones, auditorías internas, revisión por la dirección, entre otras). No obstante, la metodología (PHVA) no exige que la totalidad de los 24 pasos del PESV se representen como líneas de programación mensual dentro del cronograma. Varios de los pasos señalados en el hallazgo corresponden, por su naturaleza, a procesos permanentes y transversales del sistema de gestión de seguridad vial, cuya operación se documenta mediante programas, procedimientos y registros específicos, y no mediante una periodicidad tipo P/E dentro del cronograma anual. Su ausencia como fila explícita en el Plan Anual de Trabajo no equivale a su inexistencia dentro del PESV. En consecuencia, la división no comparte la conclusión de que el Plan Anual de Trabajo, por sí solo, sea el instrumento llamado a reflejar la totalidad de los componentes del PESV, y presenta a continuación la evidencia de desarrollo de cada uno de los pasos observados, así como los compromisos correspondientes para aquellos que efectivamente requieren

fortalecimiento. Frente a estos tres componentes, la entidad solicita reconsiderar el hallazgo en el sentido de que los programas se encuentran plenamente incorporados al PESV, si bien no aparecen como línea explícita en el cronograma del Plan Anual de Trabajo.

Análisis de la Respuesta:

La respuesta del proceso se centra exclusivamente en el análisis del **Paso 9 (Plan Anual de Trabajo)** y expone argumentos orientados a sustentar que este instrumento no tiene como finalidad reflejar la totalidad de los componentes del PESV, sino programar las actividades periódicas y medibles, indicando que varios de los pasos observados corresponden a procesos permanentes documentados mediante otros instrumentos.

Si bien la aclaración permite comprender el alcance que la dependencia otorga al Plan Anual de Trabajo y aporta elementos para sustentar la existencia de algunos programas y procedimientos, esta no desvirtúa la observación formulada. La auditoría evidenció debilidades que abarcan varios aspectos de la **Fase II – Hacer (Pasos 9 al 19)**, relacionadas no solo con el Plan Anual de Trabajo, sino también con la implementación y documentación de controles operacionales, la ejecución de actividades y la trazabilidad de los soportes, aspectos sobre los cuales la respuesta no presenta un pronunciamiento integral.

En consecuencia, la observación se mantiene, toda vez que la respuesta únicamente aborda uno de los componentes evaluados y no desvirtúa las oportunidades de mejora identificadas en los demás requisitos de la Fase II del PESV. Se recomienda continuar fortaleciendo la implementación, articulación y documentación de los controles operacionales, garantizando la trazabilidad y el cumplimiento integral de los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022.

En consecuencia, se configura hallazgo administrativo No 04.

FASE III VERIFICAR

Paso del 20 al 22

Paso 20: Indicadores y reporte de autogestión PESV

Como resultado de la revisión del Paso 20 – Indicadores y reporte de autogestión del Plan

Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que el documento del PESV establece un protocolo para el seguimiento, medición, análisis y evaluación de la gestión de la seguridad vial, contemplando la adopción de los indicadores mínimos definidos en la Tabla 10 de la Resolución 40595 de 2022. Dichos indicadores están orientados a evaluar aspectos como el cumplimiento de las metas del PESV, la gestión de los riesgos viales, la ejecución del Plan Anual de Trabajo, el desarrollo del plan de formación, las inspecciones preoperacionales, el mantenimiento preventivo de los vehículos y la siniestralidad vial. Así mismo, el PESV dispone que los resultados de estos indicadores deben ser objeto de análisis por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL), con el fin de apoyar la toma de decisiones y promover el mejoramiento continuo del sistema.

Durante la ejecución de la auditoría, el proceso auditado aportó como evidencia las capturas de los reportes de autogestión correspondientes a los dos primeros trimestres de 2026, presentados a través del aplicativo SISI/PESV de la Superintendencia de Transporte, evidenciándose el cumplimiento del reporte periódico ante la autoridad competente.

No obstante, no se allegó evidencia del diseño, medición, seguimiento y análisis de los indicadores mínimos establecidos en la Tabla 10 de la Resolución 40595 de 2022, ni se aportaron los informes, actas o demás soportes que demostraran el análisis de dichos resultados por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL). En consecuencia, no fue posible verificar que la entidad realice el seguimiento sistemático al desempeño del PESV mediante indicadores de gestión, ni que los resultados obtenidos sean evaluados por la instancia responsable para la definición de acciones de mejora, la gestión de los riesgos viales y la toma de decisiones.

Lo anterior evidencia que, aunque la entidad cumple con la presentación de los reportes de autogestión ante la Superintendencia de Transporte, no se demostró la implementación integral del sistema de seguimiento interno previsto para el Paso 20 del PESV, al no contar con evidencia de los indicadores mínimos exigidos por la normativa ni del análisis efectuado por el COSEVIAL. Esta situación limita la evaluación objetiva de la eficacia del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la medición del cumplimiento de sus objetivos y metas, y la adopción oportuna de acciones preventivas y de mejora continua.

Paso 21: Registro y análisis estadístico de siniestros viales

En la revisión del Paso 21 – Análisis por nivel de pérdida del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que este requisito es aplicable exclusivamente a las organizaciones clasificadas

en Nivel Avanzado, de conformidad con los lineamientos establecidos en la Resolución 40595 de 2022. En consecuencia, para la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (ITTB), clasificada en Nivel Estándar, el requisito se considera no aplicable para efectos de la presente auditoría.

No obstante, el PESV prevé que, como medida de preparación para un eventual cambio de nivel, la entidad podrá realizar de manera preliminar la clasificación estadística de los siniestros viales por nivel de pérdida, con el propósito de contar con información que facilite el análisis de tendencias y la proyección de estrategias orientadas a la reducción de la siniestralidad. En tal sentido, este aspecto se registra únicamente como una práctica preventiva y no constituye un requisito de obligatorio cumplimiento para la entidad en su nivel actual.

Paso 22: Auditoría anual

En la revisión del Paso 22 – Auditoría anual del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que la entidad establece la realización de, como mínimo, una (1) auditoría interna anual, con el propósito de evaluar el grado de implementación, cumplimiento y eficacia del Plan Estratégico de Seguridad Vial, verificando el cumplimiento de los requisitos aplicables de la metodología establecida en la Resolución 40595 de 2022 y generando insumos para la formulación y seguimiento de acciones de mejora.

Durante la presente evaluación se verificó que este requisito se encuentra en cumplimiento, toda vez que la auditoría al Plan Estratégico de Seguridad Vial fue incluida en el Programa Anual de Auditoría Interna de la vigencia 2026 y está siendo ejecutada por la Oficina de Control Interno, en ejercicio de la función de evaluación independiente prevista en la Ley 87 de 1993 y de conformidad con el procedimiento institucional de auditorías internas.

En desarrollo de la presente auditoría se verifican los requisitos aplicables del PESV, se evalúa el grado de implementación de sus componentes cuyos resultados servirán como insumo para el fortalecimiento y la mejora continua del sistema. En consecuencia, se evidencia el cumplimiento de lo dispuesto en el Paso 22 del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Observación 07. Debilidades en el seguimiento y evaluación del desempeño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) – Fase III: Verificar.

Como resultado de la evaluación de la Fase III – Verificar del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), correspondiente a los Pasos 20 al 22 de la Resolución 40595 de 2022, se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cumple con la presentación de los reportes de autogestión ante la Superintendencia de Transporte y con la programación y ejecución de la auditoría interna anual al PESV, conforme al Programa Anual de Auditoría de la vigencia 2026.

No obstante, no se aportó evidencia del diseño, medición, seguimiento y análisis de los indicadores mínimos establecidos en la Tabla 10 de la Resolución 40595 de 2022, ni de las actas o informes del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL) que permitieran verificar la evaluación periódica de dichos resultados y la adopción de acciones de mejora. Esta situación evidencia una debilidad en los mecanismos de seguimiento y evaluación del desempeño del PESV, limitando la medición objetiva del cumplimiento de los objetivos, metas y programas, así como la toma de decisiones orientadas al fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial. **Por lo anterior se configura observación administrativa (7).**

RESPUESTA DEL PROCESO

Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV. "No obstante, no se allegó evidencia del diseño, medición, seguimiento y análisis de los indicadores mínimos establecidos en la Tabla 10 de la Resolución 40595 de 2022, ni se aportaron los informes, actas o demás soportes que demostraran el análisis de dichos resultados por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL). En consecuencia, no fue posible verificar que la entidad realice el seguimiento sistemático al desempeño del PESV mediante indicadores de gestión, ni que los resultados obtenidos sean evaluados por la instancia responsable para la definición de acciones de mejora, la gestión de los riesgos viales y la toma de decisiones".

Respuesta: No se acepta. El hallazgo del Paso 20 señala que no se allegó evidencia del diseño, medición, seguimiento y análisis de los indicadores mínimos establecidos en la Tabla 10 de la Resolución 40595 de 2022, ni informes, actas o soportes que demostraran el análisis de dichos resultados por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL), concluyendo que no fue posible verificar el seguimiento sistemático al desempeño del PESV. La entidad no comparte esta conclusión, por cuanto el propio informe de auditoría, al evaluar el Paso 7 – Objetivos y Metas del PESV, reconoce y describe la existencia, el diseño y la operación de la

misma matriz de indicadores objeto de este hallazgo. En la evaluación del Paso 7 del mismo informe, el equipo auditor señala expresamente que la entidad cuenta con una Matriz de Indicadores del PESV que establece objetivos, metas e indicadores de estructura, proceso y resultado, calificando su diseño como adecuado y coherente en gran medida con lo exigido en el Paso 20 y en la Resolución 40595 de 2022. Adicionalmente, el propio informe reporta cifras concretas obtenidas de dicha matriz: un incremento en el cumplimiento de las metas del PESV del 33 % al 85,4 % entre el primer y el segundo trimestre de 2026, así como el cumplimiento del 100 % de las actividades programadas en el Plan Anual de Trabajo durante el primer semestre. Estas cifras no son posibles sin que exista diseño, medición y seguimiento periódico de los indicadores, y sin que la matriz haya sido efectivamente allegada y revisada por el equipo auditor. En consecuencia, la afirmación del Paso 20 según la cual "no se allegó evidencia del diseño, medición, seguimiento y análisis" resulta contradictoria frente a lo consignado por el mismo equipo auditor en el Paso 7, y se solicita su armonización. La división reconoce que, al revisar las fichas técnicas de los indicadores, se presenta un patrón repetitivo de errores de cálculo. Dicha situación obedece a la ausencia de datos de entrada para determinados periodos o indicadores, lo que genera que la fórmula correspondiente arroje valores en cero o en error, y no a una falla en el diseño, la medición o el seguimiento del sistema de indicadores como tal. Se solicita, por tanto, que el hallazgo del Paso 20 sea reformulado para reflejar con precisión la naturaleza real de la debilidad identificada relacionada con la completitud del dato en algunas fichas técnicas y no como una negación general de la existencia de diseño, medición, seguimiento y análisis de indicadores, en coherencia con lo ya reconocido en el Paso 7 del mismo informe. Sobre el análisis por parte de COSEVIAL Los resultados de la matriz de indicadores sí fueron presentados y analizados por el Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL); no obstante, la entidad reconoce que dicho análisis no quedó registrado de manera explícita en el acta correspondiente a la sesión de junio de 2026. Se acepta esta observación puntual, referida a la formalización documental del análisis realizado por el comité, y no a la ausencia de dicho análisis.

Análisis de la Respuesta:

La respuesta del proceso no desvirtúa la observación formulada. Si bien argumenta que la entidad cuenta con una matriz de indicadores del PESV y que esta fue considerada durante la evaluación del Paso 7, la observación del Paso 20 no cuestiona la existencia o el diseño de los indicadores, sino la falta de evidencia que permitiera verificar su medición, seguimiento,

análisis sistemático y la formalización de los resultados por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL).

El propio proceso reconoce que el análisis de los indicadores realizado por el COSEVIAL no quedó documentado en el acta correspondiente, aceptando así una de las principales debilidades identificadas durante la auditoría. Asimismo, aunque explica que las inconsistencias obedecen a la ausencia de datos en algunas fichas técnicas y no al diseño del sistema de indicadores, esta situación evidencia oportunidades de mejora en la calidad, integridad y documentación de la información utilizada para el seguimiento del desempeño del PESV.

En consecuencia, la observación se mantiene, recomendando fortalecer la documentación del análisis de los indicadores por parte del COSEVIAL, así como garantizar la adecuada medición, registro y trazabilidad de los resultados, de manera que se facilite la evaluación objetiva del desempeño del PESV y la adopción oportuna de acciones de mejora, conforme a los lineamientos de la Resolución 40595 de 2022.

En consecuencia, se configura hallazgo administrativo No 05.

FASE IV – ACTUAR

Paso del 23 al 24

Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

Como resultado de la revisión del Paso 23 – Mejora continua, acciones preventivas y correctivas del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que el documento del PESV establece lineamientos para la identificación, formulación, implementación y seguimiento de las acciones preventivas, correctivas y de mejora, las cuales deben originarse a partir de los resultados de la supervisión, las inspecciones, la medición de indicadores, las auditorías internas, las investigaciones de siniestros viales y demás mecanismos de seguimiento. Así mismo, dispone que dichas acciones deben sustentarse en un análisis de causa raíz, definir responsables, recursos y plazos de ejecución, y ser objeto de seguimiento por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL) hasta verificar su eficacia y cierre.

Durante la ejecución de la auditoría, el proceso auditado aportó como evidencia la Matriz de Seguimiento al PESV y el Plan de Mejora Continua. Sin embargo, no se allegó evidencia suficiente que permitiera verificar la implementación integral del proceso de mejora continua, toda vez que no se presentaron registros del análisis de causa raíz de las desviaciones o incumplimientos identificados, el seguimiento al cumplimiento y eficacia de las acciones implementadas, las actas del COSEVIAL en las que se evidencie la revisión de las acciones preventivas, correctivas y de mejora, ni los registros que soporten el cierre de las acciones ejecutadas.

En consecuencia, no fue posible verificar la eficacia del proceso de mejora continua del PESV, ni constatar que las desviaciones identificadas sean gestionadas mediante un procedimiento sistemático de análisis, seguimiento y evaluación que permita fortalecer el desempeño del sistema de gestión de la seguridad vial. Esta situación limita la demostración del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Paso 23 de la Resolución 40595 de 2022 y reduce la capacidad de la entidad para asegurar la mejora continua del PESV mediante la implementación y verificación efectiva de las acciones preventivas, correctivas y de mejora

Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación

Como resultado de la revisión del Paso 24 – Mecanismos de comunicación y participación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se evidenció que el documento del PESV establece estrategias orientadas a garantizar la comunicación, consulta y participación de los colaboradores en la implementación del sistema, mediante la divulgación de información sobre seguridad vial, campañas de sensibilización, identificación de peligros, lecciones aprendidas y demás actividades encaminadas al fortalecimiento de la cultura de la seguridad vial. Asimismo, contempla la utilización de diversos canales institucionales para la socialización de la información y la participación activa de los colaboradores como parte del proceso de mejora continua.

Durante la ejecución de la auditoría, el proceso auditado aportó como evidencia los registros de capacitación (Anexo 10), mediante los cuales fue posible verificar la realización de actividades de divulgación y la participación del personal en jornadas relacionadas con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Con base en la evidencia revisada, se constató el cumplimiento del requisito evaluado, toda vez que la entidad dispone de registros que soportan las actividades de comunicación y participación desarrolladas en el marco del PESV, contribuyendo a la apropiación de la cultura de seguridad vial por parte de los colaboradores y al fortalecimiento de las acciones de prevención y sensibilización.

No obstante, se recomienda continuar fortaleciendo estos mecanismos mediante la diversificación de los canales de comunicación, el incremento de las actividades participativas y la conservación sistemática de los registros que evidencien la cobertura, el impacto y la efectividad de las estrategias implementadas, en concordancia con los lineamientos de la Resolución 40595 de 2022.

Observación 08. Debilidades en la implementación del proceso de mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) – Fase IV: Actuar.

Como resultado de la evaluación de la Fase IV – Actuar del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), correspondiente a los Pasos 23 y 24 de la Resolución 40595 de 2022, se evidenció que la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja cuenta con una Matriz de Seguimiento al PESV, un Plan de Mejora Continua y mecanismos de comunicación y participación que soportan la divulgación de las actividades del sistema.

No obstante, no fue posible verificar la implementación integral del proceso de mejora continua, debido a la ausencia de evidencia que demostrara el análisis de causa raíz de las desviaciones identificadas, el seguimiento a la eficacia de las acciones preventivas, correctivas y de mejora, las actas del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL) donde se documente la revisión de dichas acciones y los registros que acrediten su cierre. Esta situación limita la capacidad de la entidad para asegurar que los resultados del seguimiento, las auditorías y demás mecanismos de evaluación se traduzcan en acciones eficaces orientadas al fortalecimiento del PESV.

Si bien se evidenció el cumplimiento del Paso 24, mediante registros de capacitación y actividades de divulgación que promueven la participación de los colaboradores, persisten oportunidades de fortalecimiento en el componente de mejora continua previsto en el Paso 23, lo que representa una oportunidad de mejora frente a los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022 y a los principios del Sistema de Control Interno. **Por lo anterior se configura observación administrativa (8).**

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

Sin respuesta.

Análisis de la Respuesta:

El proceso auditado no presentó pronunciamiento ni argumentos frente a la Observación No. 8, por lo que no aportó elementos que permitieran desvirtuar los resultados obtenidos durante la auditoría ni evidencias adicionales que demostraran la implementación integral del proceso de mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Por lo anterior, la observación se mantiene, recomendando fortalecer la documentación, seguimiento y evaluación de las acciones de mejora derivadas del PESV, garantizando su análisis por parte del COSEVIAL y la trazabilidad de su implementación hasta el cierre efectivo de las acciones.

En consecuencia, se configura hallazgo administrativo No 006.

CONCLUSIONES

Como resultado de la Auditoría Interna No. 010 al proceso de Seguridad Vial y Transporte de la Inspección de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja (ITTB), realizada en cumplimiento del Plan Anual de Auditoría Interna 2026, se concluye que el proceso presenta avances importantes en la implementación de sus actividades misionales y en la estructuración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), evidenciándose el compromiso institucional con el fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial y el cumplimiento de los lineamientos establecidos en la Resolución 40595 de 2022.

En la División Técnica se evidenció la existencia de mecanismos de planificación, seguimiento, administración del riesgo y control de la gestión, así como el cumplimiento de las principales funciones misionales. No obstante, se identificaron oportunidades de mejora relacionadas con el seguimiento al cumplimiento de las metas del Plan de Acción, el fortalecimiento de los informes de gestión mediante indicadores de desempeño y análisis de resultados, y la ejecución efectiva de los controles definidos para la administración de los riesgos, particularmente aquellos asociados al control operativo en vía.

Respecto a la División de Transporte Público, se constató que la entidad dispone de un Plan Estratégico de Seguridad Vial técnicamente estructurado y alineado con la metodología vigente;

sin embargo, su nivel de implementación aún es parcial. Durante la evaluación de las cuatro fases del ciclo PHVA se identificaron debilidades en la formalización de algunos componentes, la ejecución de controles operacionales, el seguimiento mediante indicadores, la gestión documental, la trazabilidad de los registros, la evaluación por parte del Comité de Seguridad Vial (COSEVIAL) y la implementación del proceso de mejora continua, aspectos que limitan la demostración del cumplimiento integral de los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022.

Las observaciones formuladas en el presente informe corresponden, en su mayoría, a oportunidades de fortalecimiento de la gestión del PESV, orientadas a consolidar la implementación efectiva de los controles, fortalecer la evidencia documental, mejorar los mecanismos de seguimiento y evaluación, y asegurar que el ciclo de mejora continua contribuya al cumplimiento de los objetivos institucionales en materia de seguridad vial.

En consecuencia, se determinaron seis (6) hallazgos administrativos orientadas al fortalecimiento de los procesos de seguridad vial y transporte, recomendando implementar las acciones correctivas necesarias para mitigar los riesgos identificados y promover la mejora continua de la gestión institucional.

JOSE MIGUEL QUINTANA ZAPATA.
Asesor de Control Interno ITTB.

Proyectó: Shirley Johana González Moreno