

Objetivo de la evaluación:	Evaluar el diseño, ejecución de los controles y cumplimiento de la política de riesgos con base en los mapas de riesgos de los procesos del SIGC, según los lineamientos definidos por el Departamento Administrativo de la Función Pública y los definidos en el nivel central de la Gobernación de Cundinamarca.
Alcance de la evaluación:	Mapas de riesgos vigencia 2022

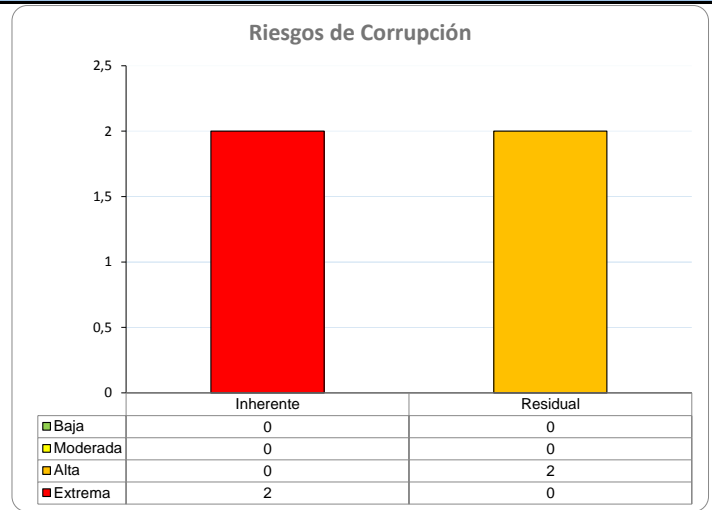
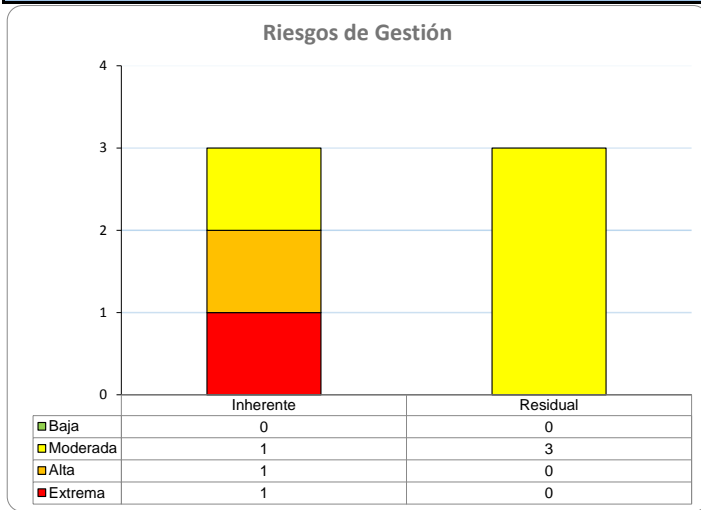
1. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROCESO

Proceso:	Promoción del Transporte y la Movilidad
Secretaría Líder:	SECRETARIA DE TRANSITO Y MOVILIDAD
Secretarías evaluadas:	SECRETARIA DE TRANSITO Y MOVILIDAD

2. CONTEXTO Y PARTES INTERESADAS

Actualización de contexto	SI	Observaciones:	La Secretaria de Transito y Movilidad en su proceso de Promoción del Transporte y la Movilidad actualizo el contexto y partes interesadas el 6 de mayo de 2022
Actualización de partes interesadas	SI		

3. INFORMACION DE RIESGOS DEL PROCESO



OBSERVACIONES:

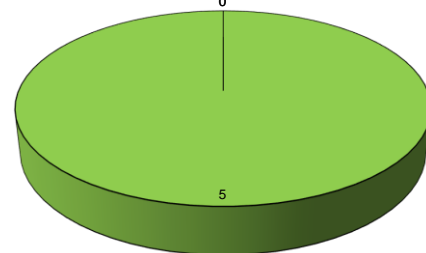
En el Proceso de Promoción del Transporte y la Movilidad, tiene en total cinco (5) riesgo identificados, los cuales tres (3) se encuentran en zona inherente extrema (R2 - R4 - R5) de los cuales 1 es de gestión y 2 son de corrupción; uno (1) en zona inherente Alta (R3) que corresponde a riesgo de gestión y uno (1) se encuentran en zona inherente moderada (R1) también de gestión, se han diseñado 13 controles de los cuales son siete (7) controles de Gestión y seis (6) controles de corrupción. Lo que quiere decir que las medidas que se toman para combatir los riesgos de Gestión tienden a reducir su probabilidad e impacto, una vez aplicados los controles los riesgos en zona residual moderada (R1 - R2 - R3) se evidencia que estas medidas dejan el impacto y probabilidad del riesgo en zona residual moderada. En cuanto a los riesgos de corrupción en zona inherente extrema (R4 y R5) con probabilidad de impacto en zona residual Alta. Se concluye que se han implementando controles efectivos de seguimiento y monitoreo.

4. EVALUACIÓN DE LA REDACCION DEL RIESGO

Cumplimiento del metalenguaje en la redacción del riesgo	Número de riesgos
Cumple	5
Cumple parcialmente	0
No cumple	0

Cumplimiento del metalenguaje en la redacción del riesgo

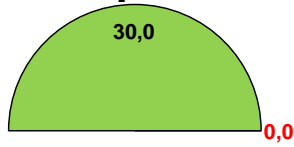
■ Cumple ■ Cumple parcialmente ■ No cumple



OBSERVACIONES:

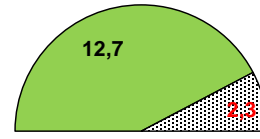
Se observó cumplimiento en la descripción de los riesgos (R1 - R2 - R3) de gestión y en los riesgos (R4 - R5) de corrupción, de acuerdo a lo definido en la Guía de administración del riesgo en el numeral 10.2.1.1.5. Descripción del riesgo. En cuanto a redacción de los riesgos del proceso se obtiene un nivel de cumplimiento del 100%.

2. Responsable



Calificación: **Fuerte**

3. Periodicidad



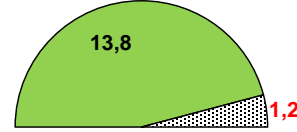
Calificación: **Moderado**

4. Propósito



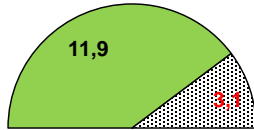
Calificación: **Moderado**

5. Actividad



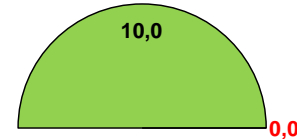
Calificación: **Moderado**

6. Desviación



Calificación: **Moderado**

7. Evidencia



Calificación: **Fuerte**

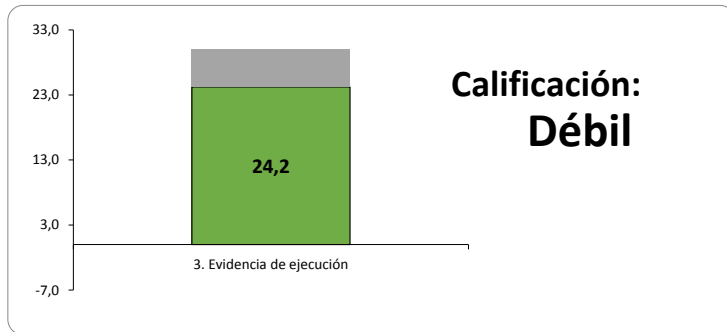
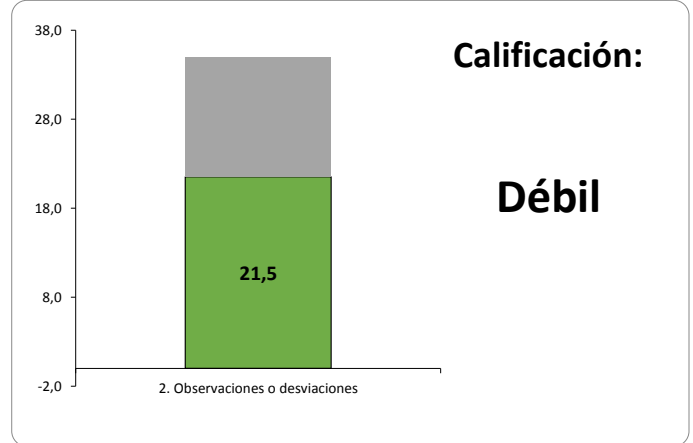
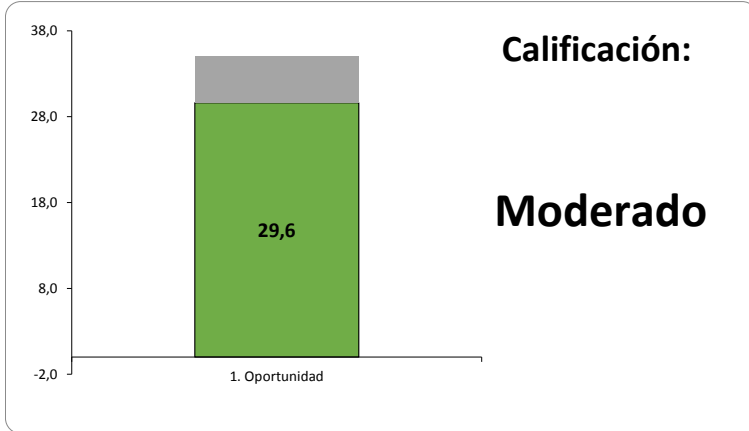
OBSERVACIONES:

Una vez verificados los atributos de diseño de los trece (13) controles evaluados del proceso promoción del transporte y la movilidad, se evidenciaron los siguientes resultados:

- Tipo de control:** De los trece (13) controles evaluados se determina que siete (7) controles (R1-C1-C2; R2-C1; R3-C1-C2 y R4-C1-C3) son de tipo preventivo, cuatro (4) controles (R4-C2 y R5-C1-C2-C3) de tipo detectivo y dos (2) controles (R2-C2-C3) de tipo correctivo. De igual forma se evidenció que de los controles de gestión cinco (5) controles (R1-C1-C2; R2-C1 y R3-C1-C2) son de tipo preventivo y dos (2) controles (R2-C2-C3) de tipo correctivo y los controles de corrupción son (4) cuatro controles (R4-C2 y R5-C1-C2-C3) detectivos y dos (2) controles (R4-C1-C3) preventivos.
- Responsable:** Este atributo aporta 30% del 100% de la evaluación del diseño de los controles. Una vez revisados los trece (13) controles (R1-C1-C2; R2-C1-C2-C3; R3-C1-C2; R4-C1-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) cumplen, obteniendo una calificación de fuerte.
- Periodicidad:** Este atributo aporta un 15% del 100% de la evaluación del diseño de los controles. Una vez evaluados se observa que once (11) controles (R1-C2; R2-C1-C2-C3; R3-C1; R4-C1-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) tienen una periodicidad específica obteniendo una calificación de fuerte y dos (2) controles (R1-C1 y R3-C2) tienen una calificación débil debido a que la periodicidad expresada en el diseño no es clara teniendo en cuenta que una programación realizada no es suficiente para prevenir que el riesgo se materialice.
- Propósito:** Este atributo aporta un 15% del 100% de la evaluación del diseño de los controles, Una vez revisados los trece (13) controles se evidencia que ocho (8) controles (R1-C1-C2; R2-C1-C2; R3-C1-C2 y R4-C1-C3) obtienen calificación fuerte y cinco (5) controles (R2-C3; R4-C2 y R5-C1-C2-C3) obtiene calificación de moderado, ya que las actividades definidas en estos controles están encaminadas a detectar las causas que pueden dar origen al riesgo.
- Actividad:** Este atributo aporta un 15% del 100% de la evaluación del diseño de los controles. Una vez revisados los trece (13) controles se evidencia que once (11) controles (R1-C1; R2-C1-C2-C3; R3-C1; R4-C1-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) obtienen calificación fuerte y dos (2) controles (R1-C2 y R3-C2) obtienen calificación de débil, esto debido a que en el control no se identifica claramente la fuente de información que se debe utilizar en su desarrollo de este.
- Desviación:** Este atributo aporta un 15% del 100% de la evaluación del diseño de los controles. Una vez revisados los trece (13) controles se evidencia que ocho (8) controles (R1-C1-C2; R2-C3; R4-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) obtienen calificación fuerte y cinco (5) control (R2-C1-C2; R3-C1-C2 y R4-C1) obtiene calificación de débil, evidenciándose que en la redacción de los 5 controles no se mencionan las desviaciones de forma clara, sin embargo sí se identifican las acciones a realizar en caso de que estas sucedan.
- Evidencia:** Este atributo aporta un 10% del 100% de la evaluación del diseño de los controles. Una vez revisados los trece (13) controles (R1-C1-C2; R2-C1-C2-C3; R3-C1-C2; R4-C1-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) cumplen, obteniendo una calificación de fuerte.

6. EVALUACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS CONTROLES

Débil



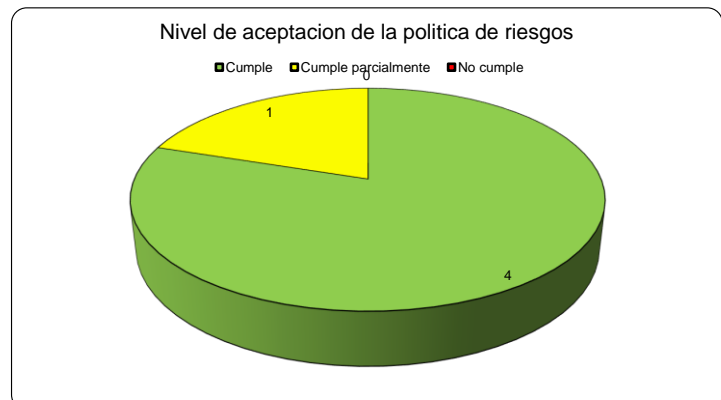
OBSERVACIONES:

Una vez verificados los soportes de ejecución de los trece (13) controles evaluados del proceso promoción del transporte y la movilidad, se evidenciaron los siguientes resultados:

- Ejecución oportuna del control:** La ejecución oportuna del control aporta un 35% del 100% de la evaluación de ejecución de los controles. Una vez evaluada la ejecución se observa que once (11) controles (R1-C1; R2-C1-C2-C3; R3-C1; R4-C1-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) se ejecutan oportunamente, obteniendo una calificación de fuerte y dos (2) controles (R1-C2 y R3C2) no se ejecutan oportunamente obteniendo una calificación débil, esto debido las actividades del control no tienen definidas las fuentes de información para su óptimo desarrollo.
- Ejecución de las desviaciones:** La ejecución y seguimiento a las desviaciones aporta un 35% del 100% de la evaluación de ejecución de los controles. Una vez revisados los trece (13) controles se evidencia que ocho (8) controles (R1-C1-C2; R2-C3; R4-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) cumplen con el seguimiento a las desviaciones registradas en el diseño por cuanto obtienen una calificación de fuerte y cinco (5) controles (R2-C1-C2; R3-C1-C2 y R4-C1) los cuales en el diseño del control no mencionaron expresamente las desviaciones fueron calificadas como débiles por cuanto no son investigadas y resueltas, cabe anotar que los funcionarios de la secretaría de tránsito y movilidad tiene claridad sobre estas pero no fueron plasmadas de forma clara en el diseño de los controles.
- Evidencia de la ejecución:** esta evaluación aporta un 30% del 100% de la evaluación de ejecución de los controles. Una vez revisados los trece (13) controles se encontró que aunque existe evidencia para todos los trece (13) controles evaluados, ocho (8) controles (R1-C1-C2; R2-C3; R4-C2-C3 y R5-C1-C2-C3) son suficientemente apropiados y cumplen con el cargue de las evidencias en el aplicativo de inspección, sin embargo cinco (5) de los controles (R2-C1-C2; R3-C1-C2 y R4-C1) evaluados no cumplen con el soporte adecuado puesto que las desviaciones registradas en el diseño no fueron mencionadas claramente y los soportes cargados a inspección no corresponden como evidencia suficiente.

7. EVALUACION DEL CUMPLIMIENTO DE LOS NIVELES DE ACEPTACION DEL RIESGO

Nivel de aceptación de la política de riesgos	Número de riesgos
Cumple	4
Cumple parcialmente	1
No cumple	0



OBSERVACIONES:

Al revisar los 5 riesgos y las actividades descritas en el plan de acción del proceso promoción del Transporte y la Movilidad, se evidenciaron los siguientes resultados: once de las actividades (R2-A1-A2-A3; R3-A1-A2; R4-A1-A2-A3 y R5-A1-A2-A3) son coherentes con el nivel de aceptación que de acuerdo a la política de administración del riesgo de los cuales cinco (5) cumplen con la ejecución de la política tendiendo a reducir la ocurrencia e impacto del riesgo y en cuanto a las actividades de el plan de acción de los riesgos de corrupción seis (6) de ella cumplen con el nivel de aceptación de riesgo reduciendo, evitando o compartiendo el riesgo lo que se hace a travez de los concesionarios que operan en las sedes operativas. Solo dos actividades (R1-A1-A2) cumplen parcialmente por que la actividad descrita en el plan de acción corresponde a zona residual moderada y cuya actividad debe ser diseñada a la reducción del riesgo y no a la verificación del control establecido.

8. HALLAZGOS

No cumplimientos

Observaciones

En cuanto a la Evaluación de la Ejecución de los Controles presenta una calificación DÉBIL, debido a que los trece (13) controles presentan debilidad en el atributo de desviaciones y ejecución en cinco (5) de los conteoles (R2-C1-C2; R3-C1-C2 y R4-C1) de acuerdo a la Guía de Administración del riesgo 10.2.1. Identificación, Análisis y Valoración de Riesgos de Gestión numeral 10.2.1.1. Identificación de Riesgos de Gestión y de la guía riesgos de corrupción y fraude numeral 7. Políticas de Operación (La identificación y formulación de los riesgos corrupción y fraude).

Se observó que el diseño de los trece (13) controles de gestión y corrupción se califican con MODERADO, debido a que los controles presentan debilidades en cuanto a la redacción de la desviaciones (R2-C1-C2; R3-C1-C2 y R4-C1) y por consiguiente afecta la ejecución de los controles. La evaluación del diseño de los controles se baso en la Guía de Administración de Riesgos de Gestión numeral 10.2.3.2. Diseño de Contoles y la Guía Corrupción según la guía emitida por el DAFP versión 4 de 2018.

9. MATERIALIZACION DE RIESGOS

Una vez revisada la matriz de Efectividad del Riesgo de la vigencia 2021 no se encontraron posibles materializaciones de los riesgos.

10. CONCLUSIONES GENERALES DE LA EVALUACION DE LA GESTION DE RIESGOS

1. Consolidada la Evaluación de los Atributos del Diseño de los trece (13) controles evaluados podemos concluir que el proceso de promoción del transporte y la movilidad en su diseño se encuentra en una calificación de MODERADA equivalente al 92,2% de cumplimiento y que una vez se analicen los controles se pueden realizar mejoras en el planteamiento de los controles y actividades ayudando a la prevención y mitigación de los riesgos de gestión y corrupción.
2. Consolidada la Evaluación de la ejecución de los trece (13) controles, podemos concluir que el proceso de Promoción del Transporte y la Movilidad en su ejecución se encuentra en una calificación de DÉBIL equivalente al 75,3% de cumplimiento debido a que el diseño débil de cinco (5) de los controles impacta a la ejecución de los mismos.
3. En cuanto a la política, 4 riesgos cumplen con la política ya que sus planes de acción reducen los riesgos y son diferentes a los controles ayudando a disminuir de alta y extrema a moderada en la evaluación a residual.
4. En la evaluación del SCI en la primera línea, de los 12 criterios evaluados se cumple el 67 (8) % y 4 criterios cumplen parcialmente en cuanto a ajustes de la matriz de riesgos, controles apoyados en TI y la eficacia de la comunación de resultados

Verificado por:

MARIA VICTORIA QUIJANO QUIJANO

Firma:

Fecha:

9 de diciembre de 2022