

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO</b>	
	<b>POLÍTICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

## TABLA DE CONTENIDO

- Nombre de la política.
- Introducción.
- 1. Definiciones.
- 2. Objetivos de la formulación de la política.
- 3. Gestión documental.
- 4. Entorno y aspectos jurídicos.
- 5. Formulación, discusión, aprobación, recomendación, adopción.
  - 5.1 Misión.
  - 5.2 Visión.
  - 5.3 Planeación Institucional.
  - 5.4 Lineamientos de la política gestión integral de riesgos.
  - 5.5 Contexto Interno.
  - 5.6 Contexto Externo.
  - 5.7 Contexto de Procesos.
- 6. Declaración de política.
- 7. Líneas estratégicas de la política.
  - 7.1 Riesgos.
  - 7.2 Técnicas para la redacción de riesgos.
  - 7.3 Tipología de Riesgos.
  - 7.4 Valoración de Riesgos.
  - 7.5 Evaluación de riesgos.
  - 7.6 Valoración de los controles.
  - 7.7 Tipología de controles.
  - 7.8 Atributos para el análisis y evaluación de controles.
  - 7.9 Niveles de aceptación del Riesgo.
  - 7.10 Tratamiento de riesgos.
  - 7.11 Monitoreo de los riesgos.
  - 7.12 Seguimiento a los riesgos.
  - 7.13 Aprobación política de riesgos.
  - 7.14 Comunicación política de riesgos aprobada.
  - 7.15 Ejecución política de riesgos.
- 8. Responsabilidades y procesos.
  - Control cambio de versiones política administración del riesgo.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

## **NOMBRE DE LA POLÍTICA: Política Administración de Riesgos.**

### **INTRODUCCIÓN**

El Ministerio de Transporte dentro de la política de gestión integral del riesgo, ha considerado los lineamientos establecidos dentro del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, (MIPG), en la aplicación de la guía para la administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas, expedida por el Departamento Administrativo de la Función Pública, versión 5, diciembre 2020.

La política de gestión integral del riesgo se establece para asegurar el cumplimiento de la misión institucional, contiene el objetivo, alcance, niveles de aceptación al riesgo, niveles para calificar el impacto, el tratamiento de riesgos y la periodicidad para el seguimiento a los posibles eventos considerados como riesgos potenciales, que de materializarse cualquiera de ellos, podrían afectar los resultados esperados.

### **1. DEFINICIONES.**

- **Activo:** En relación con la seguridad de la información, se refiere a cualquier información o elemento relacionado con el tratamiento de ésta (sistemas, soportes, edificios, personas, etc.) que tenga valor para la organización. (ISO/IEC 27000).
- **Administración del Riesgo:** Conjunto de elementos que le permiten a la entidad identificar, evaluar y gestionar aquellos eventos negativos, tanto internos como externos, que puedan afectar o impedir el logro de sus objetivos institucionales.
- **Amenazas:** Causa potencial de un incidente no deseado, que puede provocar daños a un sistema o a la organización. (ISO/IEC 27000).
- **Análisis del Riesgo:** Busca establecer la probabilidad de ocurrencia del riesgo y sus consecuencias o impacto, con el fin de estimar la zona de riesgo inicial (riesgo inherente).
- **Apetito de riesgo:** es el nivel de riesgo que la entidad puede aceptar en relación con sus objetivos, el marco legal y las disposiciones de la alta dirección.
- **Capacidad de riesgo:** es el máximo valor del nivel de riesgo que una entidad puede soportar y a partir del cual la alta dirección considera que no sería posible el logro de los objetivos de la entidad.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- **Causa:** todos aquellos factores internos y externos que solos o en combinación con otros, pueden producir la materialización de un riesgo.
- **Consecuencia:** los efectos o situaciones resultantes de la materialización del riesgo que impactan en el proceso, la entidad, sus grupos de valor y demás partes interesadas. Resultado o impacto de un evento.
- **Control automático:** Utilizan herramientas tecnológicas como sistemas de información o software que permiten incluir contraseñas de acceso, o con controles de seguimiento a aprobaciones o ejecuciones que se realizan a través de éste, generación de reportes o indicadores, sistemas de seguridad con scanner, sistemas de grabación, entre otros.
- **Control Correctivo:** No prevén que un evento suceda, pero permiten enfrentar la situación una vez se ha presentado. Ejemplo: pólizas de seguro y otros mecanismos de recuperación de negocio o respaldo, que permiten volver a recuperar las operaciones.
- **Control Detectivo:** Permiten registrar un evento después de que ha sucedido. Ejemplo: registro de las entradas de todas las actividades llevadas a cabo en el sistema de información, traza de los registros realizados, de las personas que ingresaron, entre otros.
- **Control Manual:** Políticas de operación aplicables, autorizaciones a través de firmas o confirmaciones vía correo electrónico, archivos físicos, consecutivos, listas de chequeo, controles de seguridad con personal especializado, entre otros.
- **Control Preventivo:** Evitan que un evento suceda. Frecuencia o Factibilidad.
- **Evento:** Ocurrencia o cambio de un conjunto particular de circunstancias.
- **FURAG:** Formulario único de Reportes y Avances de Gestión, es un registro administrativo creado con el propósito de recolectar datos sobre el avance en la implementación de las políticas de gestión y desempeño institucional que hacen parte del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG).
- **Impacto:** se entiende como las consecuencias que puede ocasionar a la entidad la materialización del riesgo.
- **Incidente de seguridad de la información:** Evento único o serie de eventos de seguridad de la información inesperados o no deseados que poseen una

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

probabilidad significativa de comprometer las operaciones del negocio y amenazar la seguridad de la información. (ISO/IEC 27000).

- Línea de defensa: define la responsabilidad de la gestión del riesgo y su control.
- Mapa de Riesgos: Documento con la información resultante de la gestión del riesgo.
- Monitorear: Verificar, supervisar, observar críticamente o medir regularmente el progreso de una actividad, una acción o un sistema para identificar los cambios en el nivel de desempeño requerido o esperado.
- Nivel de riesgo: es el valor que se determina a partir de combinar la probabilidad de ocurrencia de un evento potencialmente dañino y la magnitud del impacto que este evento traería sobre la capacidad institucional de alcanzar los objetivos.
- Política de Administración del Riesgo: Establece los principios básicos y el marco general de actuación para el control y la gestión de los riesgos de toda naturaleza a los que se enfrenta la entidad.
- Probabilidad: se entiende como la posibilidad de ocurrencia del riesgo, esta puede ser medida con criterios de frecuencia o factibilidad.
- Riesgo: Efecto de la incertidumbre sobre los objetivos.
- Riesgo ambiental: relacionado a los daños que pueden producirse por factores del entorno, ya sean propios de la naturaleza o provocados por el ser humano. La actividad productiva o económica y la ubicación geográfica son cuestiones que pueden dejar a una persona o a un grupo de individuos en una situación de riesgo ambiental.
- Riesgo inherente: es aquel al que se enfrenta una entidad en ausencia de acciones de la dirección para modificar su probabilidad de impacto.
- Riesgo residual: nivel de riesgo que permanece luego de tomar sus correspondientes medidas de tratamiento.
- Tolerancia del riesgo: es el valor de la máxima desviación admisible del nivel de riesgo con respecto al valor del apetito de riesgo determinado por la entidad.
- Vulnerabilidad: Debilidad de un activo o control que puede ser explotada por una o más amenazas. (ISO/IEC 27000).

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

## **2. OBJETIVOS DE LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA.**

Establecer los parámetros necesarios para gestionar un nivel aceptable de riesgos residuales en los 20 procesos definidos a través de la gestión de acciones de control, esto con el fin de lograr el cumplimiento de la misión institucional, los objetivos estratégicos y de procesos, también garantiza el cumplimiento de los planes de la entidad.

### **Objetivos estratégicos.**

- Promover e incentivar la legalidad, el emprendimiento y la integración de todos los actores y modos de transporte para el desarrollo social y económico del país.
- Promover y liderar el desarrollo sostenible e incluyente de una infraestructura inteligente, que mejore la calidad de vida y competitividad del país.
- Fortalecer la capacidad de gestión institucional.
- Generar datos e información de calidad para el desarrollo de política pública.

## **3. GESTION DOCUMENTAL.**

Esta política cumplirá lo establecido en las tablas de retención documental TRD, las tablas de valoración documental TVD, establecidas en el plan institucional de archivos PINAR y programa de gestión documental PGD, cuadro de clasificación documental (CCD), que han establecido los criterios de custodia, clasificación, actualización en los documentos de la Oficina Asesora de Planeación de acuerdo a los flujos documentales del proceso de administración del sistema de gestión- ASG para asegurar la eficacia y eficiencia en la búsqueda y recuperación de documentos y expedientes de acuerdo a lo establecido por el proceso de gestión documental.

## **4. ENTORNO Y ASPECTOS JURÍDICOS.**

- Ley 87 de 1993, por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del Estado.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- Decreto 1081 de mayo 26/2015, versión integrada con sus modificaciones, esta versión incorpora las modificaciones introducidas al decreto único reglamentario del Sector Presidencia de la República a partir de la fecha de su expedición, última fecha de actualización 27 de diciembre de 2021 "Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República".
- Decreto 1083 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública.
- Norma Técnica ISO 31000:2018 – Gestión del riesgo, principios y directrices.
- La ley 1474 de 2011, debe tenerse en cuenta lo contemplado en el decreto 124 de 2016: "Por el cual se reglamenta la Ley 1700 de 2013 sobre las actividades de comercialización en red o mercadeo multinivel en Colombia y se adiciona un capítulo al título 2 de la parte 2 del libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, número 1074 de 2015, y se dictan otras disposiciones."
- "ARTÍCULO 2.1.4.1. Estrategias de lucha contra la corrupción y de Atención al Ciudadano. Señálense como metodología para diseñar y hacer seguimiento a la estrategia de lucha contra la corrupción y de atención al ciudadano de que trata el artículo 73 de la Ley 1474 de 2011, la establecida en el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano contenida en el documento "Estrategias para la Construcción del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano- Versión 2".
- ARTÍCULO 2.1.4.2. Mapa de Riesgos de Corrupción. Señálense como metodología para diseñar y hacer seguimiento al Mapa de Riesgo de Corrupción de que trata el artículo 73 de la Ley 1474 de 2011, la establecida en el documento "Guía para la Gestión del Riesgo de Corrupción".
- ARTÍCULO 2.1.4.3 Estándares para las entidades públicas. Señálense como estándares que las entidades públicas deben seguir para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 76 de la Ley 1474 de 2011, los contenidos en el documento de "Estrategias para la Construcción del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano - Versión 2".
- Decreto 2641 de 2012 "Por el cual se reglamentan los artículos 73 y 76 de la Ley 1474 de 2011"

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- “Estrategias para la construcción del Plan Anticorrupción Y Atención Al Ciudadano”. Secretaria de Transparencia de la Presidencia de la República.
- Ley 1712 de 2014 “Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”.
- Guía No.3 Guía práctica para la elaboración de lineamientos anti soborno.
- Decreto 1499 de 2017 “Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Decreto único Reglamentario del Sector Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Gestión establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015”.
- Decreto 454 de 2020, política gestión de la información estadística.
- Decreto 742 de 2021 política gestión compras y contratación pública.
- Resolución 500 de 2021, “Por la cual se establecen los lineamientos y estándares para la estrategia de seguridad digital y se adopta el modelo de seguridad y privacidad como habilitador de la política de Gobierno Digital”.
- Decreto 767 de 2022, "Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Política de Gobierno Digital y se subroga el Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones'.
- La Ley No. 2195 18 ene 2022 “ por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones”, por cuanto esta modifica en varios artículos de la Ley 1474 de 2011"Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública." , y también modifica la Ley 1712 de 2014 “Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”.

**5. FORMULACIÓN, DISCUSIÓN, APROBACIÓN, RECOMENDACIÓN, ADOPCIÓN.**

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

### **5.1 Misión.**

Somos una Entidad del orden Nacional, encargada de garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país, con tecnología y recurso humano comprometido y motivado.

### **5.2 Visión.**

Ser un Ministerio confiable que conecte al país, generando competitividad y movilidad sostenible para todos.

### **5.3 Planeación Institucional.**

Conectamos la vida de los colombianos porque definimos una ruta estratégica que guía nuestra gestión a través de las políticas de planeación institucional, gestión presupuestal y eficiencia del gasto, trabajamos con lineamientos e indicadores que nos permiten definir, identificar, ejecutar, hacer seguimiento y evaluar nuestros procesos, planes, programas y proyectos que cubren las necesidades de nuestros públicos de interés y generan confianza y legitimidad.

### **5.4 Lineamientos de la política gestión integral de riesgos.**

La política de administración de riesgos es de carácter estratégico y está fundamentada en el modelo integrado de planeación y gestión - MIPG, la guía de administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas, con un enfoque preventivo de evaluación permanente de la gestión y el control, el mejoramiento continuo y con la participación de todos los colaboradores de la entidad.

En el Ministerio de Transporte establecemos los lineamientos que permiten la identificación, el análisis, la valoración y el tratamiento de los riesgos que pudieran afectar la misión y el cumplimiento de los objetivos institucionales en el marco de los programas, proyectos, planes, procesos y productos, mediante:

- La identificación y documentación de riesgos de gestión, corrupción y de seguridad digital en los programas, proyectos, planes y procesos.
- El establecimiento de acciones de control preventivas para los riesgos identificados.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- La actuación correctiva y oportuna ante la materialización de los riesgos identificados.

### 5.5 Contexto Interno.

El Ministerio de Transporte realizó un análisis y se tuvieron en cuenta las siguientes capacidades:

- **Gobierno Corporativo:** Son todas aquellas fortalezas y debilidades que tengan que ver con políticas, objetivos y estrategias, en temas como planeación, dirección, procesos de toma de decisiones, coordinación, comunicaciones y control.
- **Misionales:** Son todas aquellas relacionadas con los procesos del Ministerio, normas adoptadas por la entidad, riesgos, investigación y desarrollo, generación de confianza y valor público al ciudadano. Relaciones con partes interesadas internas y gestión del conocimiento.
- **Tecnológica:** Son todos los aspectos relacionados con la infraestructura de sistemas y flujos de información. Por lo tanto, involucra infraestructura tecnológica (Hardware), acceso a la información, ubicación física de las instalaciones, nivel tecnológico, disponibilidad de software, etc.
- **Financiera:** Aspectos relacionados con las fortalezas y debilidades financieras en términos presupuestales y de recursos.
- **Talento Humano:** Se refiere a todas las fortalezas y debilidades relacionadas con el recurso humano e incluye estructura de la entidad, funciones y responsabilidades, cultura de la entidad, competencias como el nivel académico, experiencia técnica, estabilidad, así mismo se consideran temas como: rotación, capacitación, programas de desarrollo, motivación, pertenencia, etc.

### 5.6 Contexto Externo.

El Ministerio de Transporte realizó un análisis externo teniendo en cuenta el estudio del entorno Sector Transporte y tuvo en cuenta los siguientes factores:

- **Económicos:** Se analiza el comportamiento de la economía, la demanda de los bienes y especialmente de los servicios tanto a nivel nacional e internacional, en el sector transporte, así como la asignación de recursos a la administración pública, frente a los requerimientos del funcionamiento e inversión del Ministerio para el logro de metas y objetivos.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

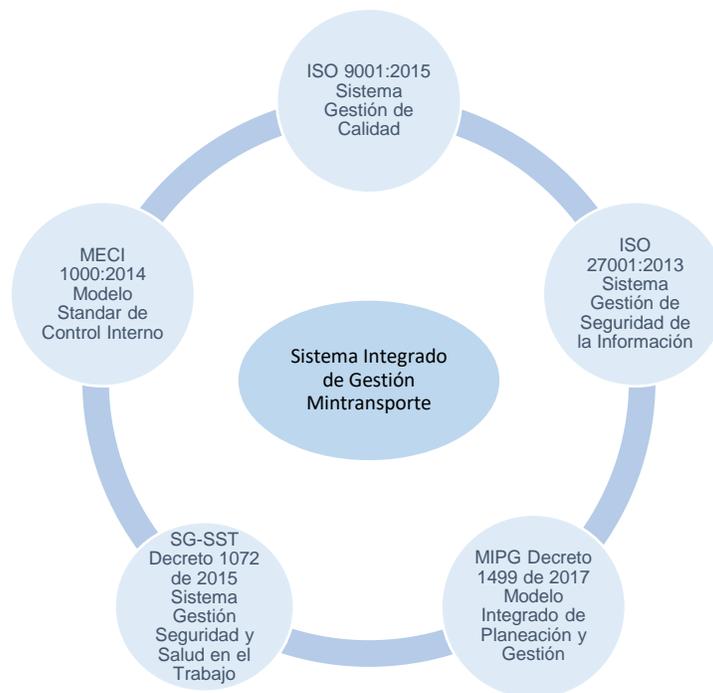
- **Políticos:** Considerando que cada 4 años hay cambios en el nuevo Gobierno Nacional, se revisa el Plan Nacional de Desarrollo como carta de navegación del Ministerio.
- **Sociales:** Se analizó aquellos aspectos en el sector transporte que impacta a la ciudadanía y a la sociedad colombiana, para garantizar los derechos y resolver los problemas y necesidades sociales en materia de tránsito, transporte e infraestructura, es decir analizar la generación de valor público en la oferta de servicios.
- **Tecnológicos:** Se revisaron los lineamientos en el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones frente a gobierno digital y seguridad de la información.
- **Competitivos:** La comparación e intercambio de información con otras organizaciones públicas o privadas, sobre sus experiencias, la participación en foros interadministrativos y redes de intercambio, así como la identificación de las mejores prácticas, permite generar aprendizaje.
- **Geográficos:** Se analizó lo relativo a las necesidades del país y las regiones frente a la gestión pública del Ministerio y sus regionales e inspecciones fluviales con independencia de la ubicación geográfica de los ciudadanos y del momento en que éstos los requieran, a través de la caracterización de usuarios, grupos de valor y otros de interés del grupo atención al ciudadano.

### 5.7 Contexto de Procesos.

El Ministerio de Transporte cuenta con un modelo de operación por procesos, a través de su sistema de gestión institucional, el cual se mejora continuamente, está orientado a formular actividades encaminadas hacia la estrategia en términos de procesos, gestionando información, datos y evidencias, definiendo objetivos, metas y compromisos a alcanzar.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

Actualmente el Ministerio de Transporte implementa y mantiene los siguientes sistemas de gestión



## 6. DECLARACIÓN DE POLÍTICA.

El Ministerio de Transporte comprometido con la Política Gestión Integral del riesgo, enmarcada en la Dimensión de Control Interno del Modelo Integrado de Planeación y gestión MIPG, con esta política se busca suministrar una serie de lineamientos y buenas prácticas en materia de gestión de riesgos, cuya implementación debe conducir al Ministerio a controlar los riesgos, con un enfoque preventivo de evaluación permanente de la gestión y de mejoramiento continuo.

Como resultado de esta política, cumpliremos el objetivo de MIPG, “Desarrollar una cultura organizacional fundamentada en la información, el control y la evaluación, para la toma de decisiones y la mejora continua”.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

## **7. LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA POLÍTICA.**

### **7.1 Riesgos.**

- **Identificación Activos de Información.**

Un activo de información es todo elemento relacionado con la transmisión, almacenamiento, procesamiento o tratamiento de la información de la entidad (Documentos físicos o digitales, personas, infraestructura, hardware, software), estos incluyen tanto elementos físicos como digitales y deben ser protegidos con el objetivo de salvar guardar la información.

Los activos de información deben ser protegidos contra cualquier riesgo a los que estén expuestos, para lo cual se debe realizar inicialmente una gestión de activos de información en cada uno de los procesos de la entidad, esta gestión consiste en identificar todos los activos de información del proceso y realizar la clasificación para finalmente determinar la criticidad de los mismos y con lo anterior iniciar el proceso de gestión de riesgos que permita proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los mismos.

- **Identificación de Riesgos.**

Para lograr la identificación de los riesgos de gestión, corrupción y de seguridad de la información, se hace necesario que los líderes de proceso tengan en cuenta el contexto estratégico, la caracterización de cada proceso que incluye objetivo y alcance, igualmente los eventos internos o externos que de alguna manera puedan generar riesgos que afecten el cumplimiento de los objetivos.

Igualmente, se tendrán en cuenta las lecciones aprendidas y documentadas a través de las auditorías internas y externas, planes de mejoramiento, informes de rendición de cuentas, resultados de la consolidación de informes de gestión trimestrales, actas de comité y subcomités, así como análisis de demandas falladas en contra de la entidad, histórico de incidentes y análisis de eventualidades del proceso financiero

Los líderes de los procesos podrán implementar en reuniones con sus equipos de trabajo, diferentes técnicas a fin de determinar eventos considerados riesgos, sus causas e impactos. Se tendrán en cuenta las causas de las fuentes de riesgo base en el análisis de contexto para la entidad, los objetivos Institucionales y de los procesos incluyendo lo referente a los trámites y servicios.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

Para la identificación de riesgo se pueden tener en cuenta algunas preguntas claves como:

- ¿QUÉ PUEDE SUCEDER? Identificar la afectación del cumplimiento del objetivo estratégico o del proceso según sea el caso.
- ¿CÓMO PUEDE SUCEDER? Establecer las causas.
- ¿CUÁNDO PUEDE SUCEDER? Determinar la etapa, actividad o momento en que se puede afectar el proceso, de acuerdo con el desarrollo del mismo.
- ¿QUÉ CONSECUENCIAS TENDRÍA SU MATERIALIZACIÓN? Determinar los posibles efectos por la materialización del riesgo.

En el caso de los riesgos de corrupción, se debe considerar en su identificación que “(...) las prácticas corruptas son realizadas por actores públicos y/o privados con poder e incidencia en la toma de decisiones y la administración de los bienes públicos”<sup>1</sup>. Es necesario que en la descripción del riesgo concurren los componentes de su definición, así:

**ACCIÓN U OMISIÓN + USO DEL PODER + DESVIACIÓN DE LA GESTIÓN DEL PÚBLICO + EL BENEFICIO PRIVADO.**

Ejemplo 1: Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros, con el fin de ocultar o alterar información real del desempeño de los procesos o alinear el cumplimiento de las metas en favorecimiento propio o de un servidor en particular.

## **7.2 Técnicas para la redacción de riesgos.**

Para la redacción de riesgos se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Un riesgo es la probabilidad que hay para que una amenaza afecte directamente el logro de los objetivos definidos.

---

<sup>1</sup> Copes N° 167 de 2013

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- Para la identificación y redacción de los riesgos, se debe partir del objetivo definido para el proceso.
- Analice todos los eventos que se puedan presentar y que puedan afectar el resultado esperado.
- Defina cuáles son los posibles riesgos de gestión, de corrupción y de seguridad de la información.

Se pueden presentar riesgos de gestión, seguridad digital y de corrupción similares, el criterio para diferenciarlos es la intención. Cuando el riesgo puede materializarse por dolo<sup>2</sup>, se considera como riesgo de corrupción, analice la intención. Al redactar un riesgo, evite iniciar con palabras negativas, como, por ejemplo: NO o con palabras que denoten un factor de riesgo (causa) tales como: “ausencia de”, “falta de”, insuficiente, deficiente entre otras.

- Pregúntese si el riesgo de gestión identificado está relacionado directamente con el objetivo del proceso, si la respuesta es NO, este puede ser la causa o la consecuencia.
- Para la redacción de riesgos de seguridad digital, se debe partir con la afectación de alguna de las 3 características de la seguridad de la información de un activo: Pérdida de la Integridad, Pérdida de la Disponibilidad o Pérdida de la Confidencialidad.

### 7.3 Tipología de Riesgos.

Cumpliendo con lo establecido en el Modelo Integral de Planeación y Gestión, el Ministerio de Transporte ha identificado y actualizado los riesgos de gestión, corrupción y seguridad de la información, se describen a continuación algunos tipos de riesgos.

- **Riesgos de gestión.**

<sup>2</sup> DOLO: engaño, fraude o simulación llevados a cabo maliciosamente con la intención de.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

En el Ministerio de Transporte se considerarán como riesgos de gestión, los estratégicos, gerenciales, operativos, financieros, de cumplimiento, de imagen y ambientales:

Riesgos estratégicos	<p>Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los objetivos estratégicos de la organización pública y por tanto impactan toda la entidad.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de incumplir con el logro de los objetivos sectoriales y metas de gobierno.</p>
Riesgos gerenciales	<p>Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los procesos gerenciales y/o la alta dirección.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de incumplir las metas institucionales por parte de los procesos.</p>
Riesgos operativos	<p>Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los procesos misionales de la entidad.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de incumplir con los términos definidos para la expedición de las autorizaciones.</p>
Riesgos financieros	<p>Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten los estados financieros y todas aquellas áreas involucradas con el proceso financiero como presupuesto, tesorería, contabilidad, cartera, central de cuentas, costos, etc.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de presentar los informes financieros fuera de los términos establecidos.</p>
Riesgos de cumplimiento	<p>Posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten la situación jurídica o contractual de la organización debido al incumplimiento o desacato de la normatividad legal y las obligaciones contractuales.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de Inoportunidad en la atención a las demandas notificadas a la entidad.</p>
Riesgos de imagen	<p>Posibilidad de ocurrencia de un evento que afecte la imagen, buen nombre o reputación de una organización ante sus clientes y partes interesadas.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de publicación de información incompleta y/o errada, a través de los medios de comunicación oficiales en el Ministerio de Transporte.</p>
Riesgo ambiental:	<p>Posibilidad de ocurrencia de daños que pueden producirse por factores del entorno, ya sean propios de la naturaleza o provocados por el ser humano. La actividad productiva o económica y la ubicación geográfica son cuestiones que pueden dejar a una persona o a un grupo de individuos en una situación de riesgo ambiental.</p> <p>Ejemplo: Posibilidad de manejar inadecuadamente la disposición final de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos – RAEE.</p>

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- **Riesgos de corrupción.**

Posibilidad de que, por acción u omisión, se use el poder para desviar la gestión de lo público hacia un beneficio privado.

MATRIZ: DEFINICIÓN DEL RIESGO DE CORRUPCIÓN				
Descripción del riesgo	Acción u omisión	Uso del poder	Desviar la gestión de lo público	Beneficio privado
Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros con el fin de celebrar un contrato.	X	X	X	X
Fuente: Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República.				

Ejemplo: Posible formulación de política pública enfocada al favorecimiento de terceros.

- **Riesgos de seguridad digital.**

Posibilidad de combinación de amenazas y vulnerabilidades en el entorno físico o digital, que afecten los activos de seguridad de la información y que por lo tanto puedan impactar la confidencialidad, integridad o disponibilidad de la información, ocasionando que se pueda afectar la operación de la entidad y por lo tanto su reputación, logro de su misión y visión o impactos a nivel nacional en los objetivos económicos y sociales, la soberanía nacional, la integridad territorial, el orden constitucional y los intereses nacionales, incluye aspectos relacionados con el ambiente físico, digital y las personas.

Así mismo, se consideran riesgos tecnológicos la posibilidad de ocurrencia de eventos que afecten la totalidad o parte de la infraestructura tecnológica (hardware, software, redes, etc.) de la entidad.

Ejemplo: No disponibilidad oportuna o pérdida de la información física y/ o digital.

#### **7.4 Valoración de Riesgos.**

En el Ministerio de Transporte, la valoración de riesgos se considera como la probabilidad de ocurrencia del riesgo y el nivel de consecuencia o impacto, se tendrá en cuenta los siguientes componentes:

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- **Probabilidad.**

Se entiende como la posibilidad de ocurrencia del riesgo, la probabilidad de ocurrencia estará asociada a la exposición al riesgo del proceso o actividad que se esté analizando.

De este modo, la **probabilidad inherente será el número de veces que se pasa por el punto de riesgo en el periodo de 1 año**. Bajo este esquema, la subjetividad se elimina, ya que se puede determinar con claridad la frecuencia con la que se lleva a cabo una actividad.

Como referente, a continuación, se muestra como ejemplo una tabla de actividades típicas relacionadas con la gestión de una entidad pública, bajo las cuales se definen las escalas de probabilidad.

<b>Actividad</b>	<b>Frecuencia de la actividad</b>	<b>Probabilidad frente al riesgo</b>
Planeación estratégica.	1 vez al año	Muy baja
Actividades de talento humano, jurídica, administrativa.	Mensual	Media
Contabilidad, cartera.	Semanal	Alta
Tecnología (incluye disponibilidad de aplicativos), tesorería.  Nota: En materia de tecnología se tiene en cuenta 1 hora funcionamiento = 1 vez.  Ejemplo: Aplicativo FURAG está disponible durante 2 meses las 24 horas, en consecuencia, su frecuencia se calcularía 60 días * 24 horas = 1440 horas.	Diaria	Muy alta

Teniendo en cuenta lo explicado en el punto anterior sobre el nivel de probabilidad, la exposición al riesgo estará asociada al proceso o actividad que se esté analizando, es decir, **al número de veces que se pasa por el punto de riesgo en el periodo de 1 año**.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- **Criterios para definir el nivel de probabilidad.**

En la siguiente tabla encontrará los criterios que definen la probabilidad, esto depende del número de veces que se ejecuta la actividad que nos lleva al riesgo

	<b>Frecuencia de Actividad</b>	<b>Probabilidad</b>
Muy Baja	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta como máximo 2 veces por año.	20%
Baja	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta de 3 a 24 veces por año.	40%
Media	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta de 24 a 500 veces por año.	60%
Alta	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta mínimo 500 veces al año y máximo 5000 veces por año.	80%
Muy Alta	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta más de 5000 veces por año.	100%

- **Impacto**

La guía de riesgos vigente define que los impactos **se agrupan en impacto económico y reputacional**; cuando se presenten ambos impactos para un riesgo, tanto económico como reputacional, con diferentes niveles se debe **tomar el nivel más alto**.

Bajo este esquema se facilita el análisis para el líder del proceso, dado que se puede considerar información objetiva para su establecimiento, eliminando la subjetividad que usualmente puede darse en este tipo de análisis.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

**IMPORTANTE:** Frente al análisis de probabilidad e impacto no se utiliza criterio experto, esto quiere decir que el líder del proceso, como conocedor de su quehacer, define cuántas veces desarrolla la actividad, esto para el nivel de probabilidad, y es a través de la tabla establecida que se ubica en el nivel correspondiente, dicha situación se repite para el impacto, ya que no se trata de un análisis subjetivo.

- **Criterios para definir el nivel de impacto.**

En la siguiente tabla encontrará los criterios que definen el impacto, esto depende de la afectación económica y reputacional.

	<b>Afectación Económica</b>	<b>Reputacional</b>
Leve 20%	Afectación menor a 10 SMLMV	20%
Menor 40%	Entre 10 y 50 SMLMV	40%
Moderado 60%	Entre 50 y 100 SMLMV	60%
Mayor 80%	Entre 100 y 500 SMLMV	80%
Catastrófico 100%	Mayor a 500 SMLMV	100%

- **Criterios para calificar el impacto en riesgos de corrupción.**

La calificación del impacto para los **riesgos de corrupción** se realiza aplicando la siguiente tabla de valoración establecida por Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la Republica.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

Cada riesgo identificado es valorado de acuerdo con las preguntas, la tabla y la calificación obtenida se compara con la tabla de medición de impacto de riesgo de corrupción para obtener el nivel de impacto del riesgo.

N°	Pregunta:	Respuesta	
	Si el riesgo de corrupción se materializa podría	Sí	No
1	¿Afectar al grupo de funcionarios del proceso?		
2	¿Afectar el cumplimiento de metas y objetivos de la dependencia?		
3	¿Afectar el cumplimiento de misión de la entidad?		
4	¿Afectar el cumplimiento de la misión en el sector al que pertenece la entidad?		
5	¿Generar pérdida de confianza de la entidad, afectando su reputación?		
6	¿Generar pérdida de recursos económicos?		
7	¿Afectar la generación de los productos o la prestación de servicios?		
8	¿Dar lugar al detrimento de calidad de vida de la comunidad por la pérdida del bien, servicios o recursos públicos?		
9	¿Generar pérdida de información de la entidad?		
10	¿Generar intervención de los órganos de control, de la Fiscalía u otro ente?		
11	¿Dar lugar a procesos sancionatorios?		
12	¿Dar lugar a procesos disciplinarios?		
13	¿Dar lugar a procesos fiscales?		
14	¿Dar lugar a procesos penales?		
15	¿Generar pérdida de credibilidad en el sector?		
16	¿Ocasiona lesiones físicas o pérdida de vidas humanas?		
17	¿Afectar la imagen regional?		
18	¿Afectar la imagen nacional?		
19	¿Generar daño ambiental?		

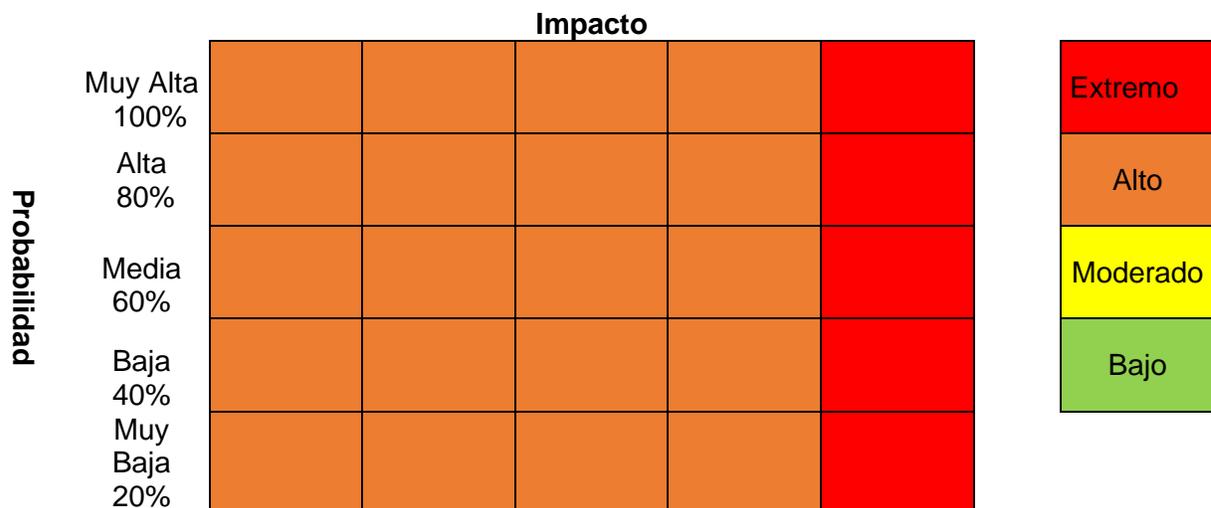
 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

Nivel	Descriptor	Descripción	Respuestas afirmativas
1	Moderado	Genera medianas consecuencias sobre la entidad.	1 a 5
2	Mayor	Genera altas consecuencias sobre la entidad.	6 a 11
3	Catastrófico	Genera consecuencias desastrosas para la entidad.	12 a 19

Para los riesgos de corrupción sólo aplica moderado, mayor y catastrófico.

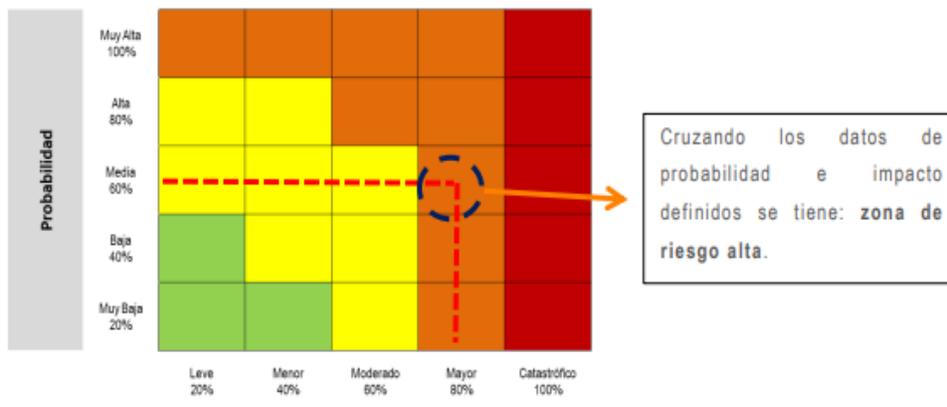
### 7.5 Evaluación de riesgos.

A partir del análisis de la probabilidad de ocurrencia del riesgo y sus consecuencias o impacto, se busca determinar la zona de riesgo inicial (riesgo inherente), se trata de determinar los niveles de severidad a través de la combinación entre la probabilidad y el impacto, se definen 4 zonas de severidad en la matriz de calor.



Ejemplo: Probabilidad Inherente= moderada 60% Impacto Inherente: mayor 80

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>



La realización de un análisis preliminar del riesgo permite lo siguiente:

- Definir la probabilidad de materialización de los riesgos.
- En caso de materialización del riesgo permite medir el impacto que podría tener frente a los objetivos institucionales y de procesos.
- Definir criterios de calificación y evaluación de cada riesgo lo cual permitiría tomar decisiones oportunas y pertinentes frente a su tratamiento.

### 7.6 Valoración de los controles.

La identificación de controles se debe realizar a cada riesgo a través de las entrevistas con los líderes de procesos o servidores expertos en su quehacer, los responsables de implementar y monitorear los controles son los líderes de proceso con el apoyo de su equipo de trabajo.

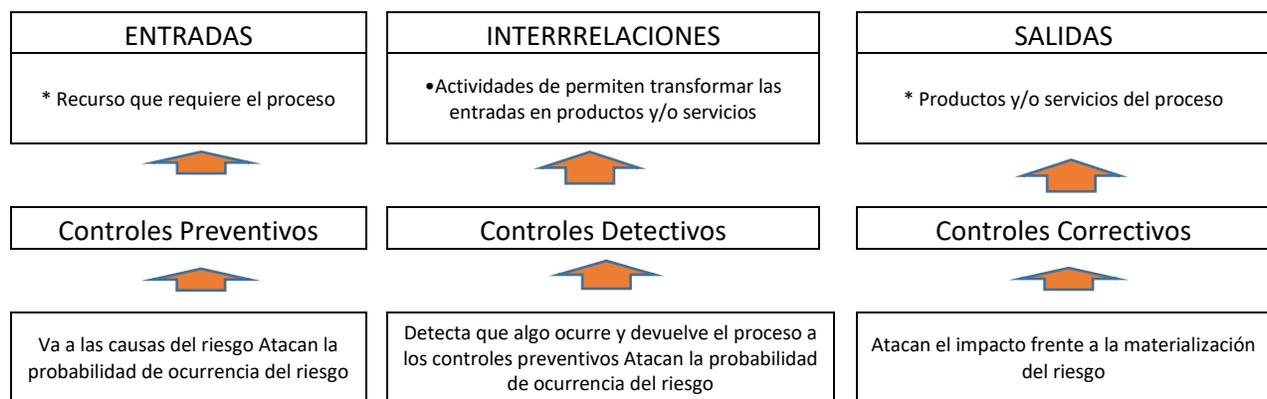
Considere las siguientes variables al momento de definir si un control mitiga de manera adecuada el riesgo.

- Defina el responsable de llevar a cabo la actividad del control.
- Defina periodicidad para su ejecución.
- Indique cual es el propósito del control.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

- Establezca el cómo se lleva la actividad de control.
- Defina qué pasa con las observaciones o desviaciones resultantes de ejecutar el control.
- Deje evidencia de la ejecución del control.

### 7.7 Tipología de controles.



Fuente: Adaptado del Curso Riesgo Operativo Universidad del Rosario por la Dirección de Gestión y Desempeño Institucional de Función Pública, 2020.

- **Control preventivo:** control accionado en la entrada del proceso y antes de que se realice la actividad originadora del riesgo, se busca establecer las condiciones que aseguren el resultado final esperado.
- **Control detectivo:** control accionado durante la ejecución del proceso, estos controles detectan el riesgo, pero generan reprocesos.
- **Control correctivo:** control accionado en la salida del proceso y después de que se materializa el riesgo, estos controles tienen costos implícitos.
- **Control manual:** controles que son ejecutados por personas.
- **Control automático:** son ejecutados por un sistema.

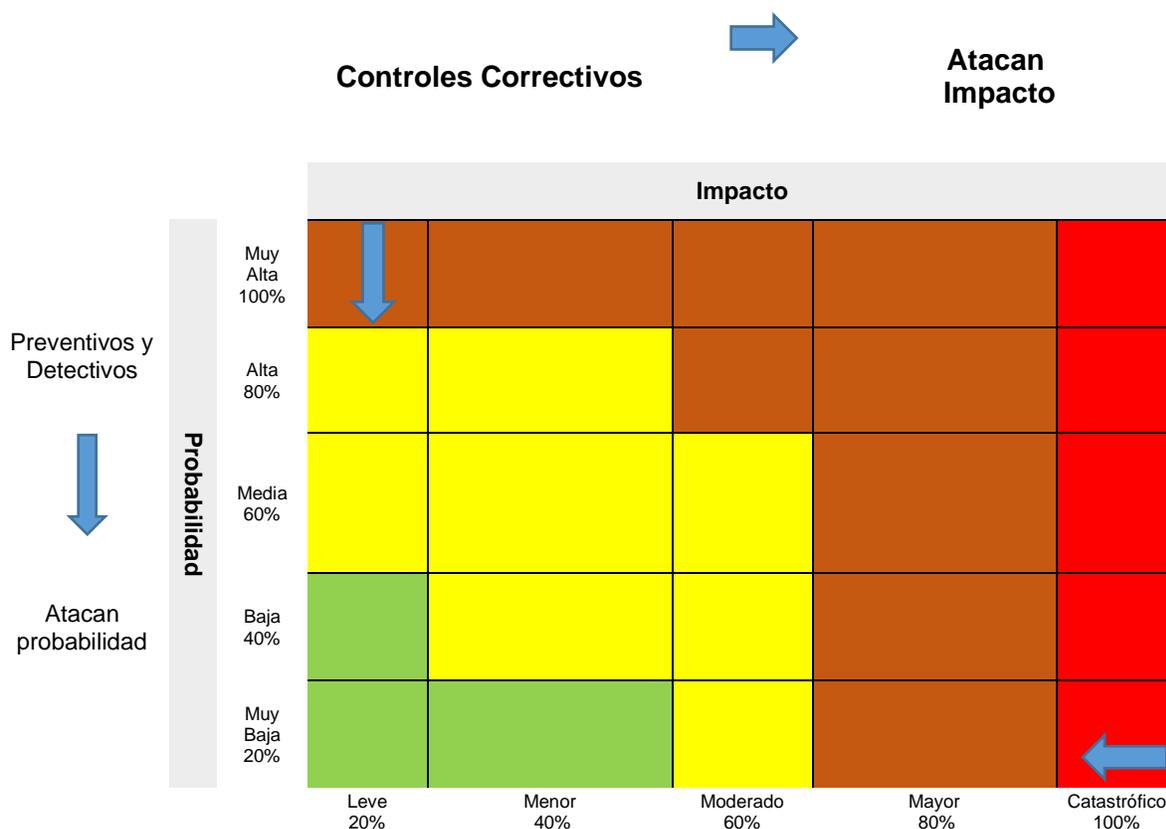
### 7.8 Atributos para el análisis y evaluación de controles.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

A continuación, se analizan los atributos para el diseño del control, teniendo en cuenta características relacionadas con la eficiencia y la formalización.

Características		Descripción	Peso	
Atributos de eficiencia	Tipo	Preventivo	Va hacia las causas del riesgo, aseguran el resultado final esperado.	25%
		Detectivo	Detecta que algo ocurre y devuelve el proceso a los controles preventivos, se puede generar reprocesos.	15%
		Correctivo	Dado que permite reducir el impacto de la materialización del riesgo, tienen un costo en su implementación.	10%
	Implementación	Automático	Son actividades de procesamiento o validación de información que se ejecutan por un sistema y/o aplicativo de manera automática sin la intervención de personas para su realización.	25%
		Manual	Controles que son ejecutados por una persona, tiene implícito el error humano.	15%
	Documentación	Documentado	Controles que están documentados en el proceso, ya sean manuales, procedimientos, flujogramas o cualquier otro documento propio del proceso.	-
		Sin documentar	Identifica a los controles que pese a que se ejecutan en el proceso no se encuentran documentados en ningún documento propio del proceso.	-
	Frecuencia	Continua	El control se aplica siempre que se realiza la actividad que conlleva al riesgo.	-
		Aleatoria	El control se aplica aleatoriamente a la actividad que conlleva el riesgo.	-
	Evidencia	Con registro	El control deja un registro, permite evidenciar la ejecución del control.	-
		Sin registro	El control no deja registro de la ejecución del control.	-

**Tenga en cuenta que los controles preventivos y detectivos atacan la probabilidad y que los controles correctivos atacan el impacto.**



### 7.9 Niveles de aceptación del Riesgo.

Una vez analizado el mapa de calor de los riesgos de la entidad en cada tipo de riesgo, los niveles de aceptación serían:

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

Tipo de Riesgo	Zona de Riesgo	Nivel de aceptación
<b>Riesgos de Gestión y Seguridad digital</b>	<b>Baja</b>	Se revisa, se establecen acciones de control preventivas y se realiza seguimiento trimestral.
	<b>Moderada</b>	Se establecen acciones de control preventivas que permitan <b>REDUCIR</b> la probabilidad o impacto de ocurrencia del riesgo, se hace seguimiento trimestral y se registra sus avances reportados en los informes de gestión al sistema integrado de gestión de la entidad.
	<b>Alta y Extrema</b>	Se debe incluir el riesgo tanto en el mapa de riesgos del proceso y se establecen acciones de control preventivas que permitan <b>EVITAR</b> la materialización del riesgo, se monitorea trimestral y se registra en los informes de gestión del sistema de gestión de la entidad.
<b>Riesgos de Corrupción</b>	<b>Baja</b>	<b>Ningún riesgo de corrupción podrá ser aceptado</b> , periodicidad trimestral de seguimiento para evitar a toda costa su materialización por parte de los procesos a cargo de los mismos.
	<b>Moderada</b>	Se establecen acciones de control preventivas que permitan evitar la probabilidad o el impacto de ocurrencia del riesgo, periodicidad trimestral de seguimiento para evitar a toda costa su materialización por parte de los procesos a cargo de los mismos y se registra sus avances reportados en los informes de gestión al sistema de gestión de la entidad.
<b>Riesgos de Corrupción</b>	<b>Alta y Extrema</b>	<b>EVITAR</b> Se abandonan las actividades que dan lugar al riesgo, decidiendo no iniciar o no continuar con la actividad que causa el riesgo.

### 7.10 Tratamiento de riesgos.

A continuación, se relacionan los tipos de tratamiento que se definieron para el Ministerio de Transporte.

Tratamiento del Riesgo

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

**Evitar el riesgo:** Tomar las medidas encaminadas a prevenir su materialización. Es siempre la primera alternativa a considerar, se logra cuando al interior de los procesos se genera cambios sustanciales por mejoramiento, rediseño o eliminación, resultado de unos adecuados controles y acciones emprendidas. Por ejemplo: el control de calidad, manejo de los insumos, mantenimiento preventivo de los equipos, desarrollo tecnológico, etc.

**Reducir el riesgo:** Implica tomar medidas encaminadas a disminuir tanto la probabilidad (medidas de prevención), como el impacto (medidas de protección). La reducción del riesgo es probablemente el método más sencillo y económico para superar las debilidades antes de aplicar medidas más costosas y difíciles. Por ejemplo: a través de la optimización de los procedimientos y la implementación de controles.

**Asumir un riesgo:** Luego que el riesgo ha sido reducido o transferido puede quedar un riesgo residual que se mantiene, en este caso, el líder del proceso simplemente acepta la pérdida residual probable y elabora planes de contingencia para su manejo.

En el caso que se materialicen riesgos en la Entidad se adoptaran las siguientes acciones:

Tipo de Riesgo	Responsable	Acción
<b>Riesgo de Corrupción</b>	Líder de Proceso	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informar a la Oficina Asesora de Planeación sobre el hecho encontrado.</li> <li>2. Una vez surtido el conducto regular establecido en los procedimientos de la entidad dependiendo del alcance (normatividad asociada al hecho de corrupción materializado), realizar la denuncia ante la instancia de control correspondiente.</li> <li>3. Identificar las acciones correctivas necesarias y documentarlas en el plan de mejoramiento.</li> <li>4. Efectuar el análisis de causas y determinar acciones preventivas y de mejora.</li> <li>5. Actualizar el mapa de riesgos.</li> </ol>
	Oficina de Control Interno	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informar al Líder del proceso, quien analizará la situación y definirá las acciones a que haya lugar.</li> <li>2. Una vez surtido el conducto regular establecido por la entidad y dependiendo del alcance (normatividad asociada al hecho de corrupción materializado), realizar la denuncia ante la instancia de control correspondiente.</li> <li>3. Informar a la segunda línea de defensa con el fin facilitar el inicio de las acciones correspondientes con el líder del proceso, para revisar el mapa de riesgos</li> </ol>
<b>Riesgos de Gestión y Seguridad digital</b>	Líder de Proceso	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si es un riesgo de seguridad digital, informar al Grupo TIC sobre el hecho para proceder conforme al procedimiento de gestión de eventos, incidentes y debilidades de seguridad de la información – GTI-P-006 – V2.</li> <li>2. Iniciar el análisis de causas y determinar acciones preventivas y de mejora, documentar en el plan de mejoramiento y replantear los riesgos del proceso.</li> <li>3. Analizar y actualizar el mapa de riesgos.</li> </ol>

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

<b>(Zona Extrema, Alta y Moderada)</b>		4. Informar a la Oficina Asesora de Planeación sobre el hallazgo y las acciones tomadas.
<b>Riesgos de Gestión y Seguridad digital (Zona Baja)</b>	Líder de Proceso	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si es un riesgo de seguridad digital, informar al Grupo TIC sobre el hecho para proceder conforme al procedimiento de gestión de eventos, incidentes y debilidades de seguridad de la información – GTI-P-006 – V2.</li> <li>2. Establecer acciones correctivas al interior de cada proceso, a cargo del líder respectivo.</li> <li>3. Verificar la calificación y ubicación del riesgo.</li> <li>4. Analizar y actualizar mapa de riesgos.</li> </ol>
<b>Riesgos de Gestión y Seguridad digital (Zona Extrema, Alta y Moderada)</b>	Oficina de Control Interno	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informar al líder del proceso sobre el hecho encontrado.</li> <li>2. Informar a la segunda línea de defensa con el fin facilitar el inicio de las acciones correspondientes con el líder del proceso, para revisar el mapa de riesgos</li> <li>3. Acompañar al líder del proceso en la revisión, análisis y toma de acciones correspondientes para resolver el hecho.</li> <li>4. Verificar que se tomaron las acciones y se actualizó el mapa de riesgos correspondiente.</li> </ol>
<b>Riesgos de Proceso y Seguridad digital (Zona Baja)</b>	Oficina de Control Interno	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informar al líder del proceso sobre el hecho.</li> <li>2. Informar a la segunda línea de defensa con el fin facilitar el inicio de las acciones correspondientes con el líder del proceso, para revisar el mapa de riesgos</li> <li>3. Acompañar al líder del proceso en la revisión, análisis y toma de acciones correspondientes para resolver el hecho.</li> <li>4. Verificar que se tomaron las acciones y se actualizó el mapa de riesgos correspondiente</li> </ol>

### 7.11 Monitoreo de los riesgos.

El monitoreo y revisión de la gestión de riesgos está alineado con la dimensión número 7 de MIPG, Control Interno, que se desarrolla con el MECI a través de un esquema de asignación de responsables y responsabilidades de acuerdo a la matriz de responsabilidades.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

La Periodicidad para el monitoreo de acuerdo con el nivel de riesgo residual para el Ministerio de Transporte será trimestral, (cada 3 meses), a través del reporte de información en la matriz de riesgos de cada proceso y el informe de gestión, acorde a los lineamientos dados por la Oficina Asesora de Planeación.

### **7.12 Seguimiento a los riesgos.**

La Oficina de Control Interno, será la encargada de realizar el seguimiento a los riesgos que a nivel institucional han sido consolidados.

### **7.13 Aprobación política de riesgos.**

La Política de riesgos para el Ministerio de Transporte y cualquier ajuste realizado a la misma, será aprobada en comité de Control Interno, (acta comité aprobación de la política de administración del riesgo).

### **7.14 Comunicación política de riesgos aprobada.**

Una vez se encuentre aprobada la política administración de riesgos por parte del comité de Control Interno, el Grupo Estrategia y Presupuesto de la Oficina Asesora de Planeación en coordinación con el Grupo de Prensa la socializará a todos los colaboradores de la entidad, (registro de la socialización).

### **7.15 Ejecución política de riesgos.**

Todos los colaboradores del Ministerio de Transporte aplicarán la política de riesgos adoptada, la metodología y los controles establecidos, (matriz integral de riesgos).

La política de riesgos y el mapa de riesgos de corrupción, deberán estar disponible en la página web para consulta de usuarios internos y externos.

## **8. RESPONSABILIDADES Y PROCESOS.**

- **Matriz de responsabilidades.**

Frente a la gestión integral del riesgo, el Ministerio de transporte ha definido en las líneas de defensa establecidas en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, los responsables, sus responsabilidades y se acoge a la siguiente tabla:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO

POLITICA INSTITUCIONAL

Código: ASG-F- 023

Versión: 003

Líneas de Defensa	Responsable	Responsabilidad frente al riesgo
Estratégica	Comité de Gestión y Desempeño Institucional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer la Política de Gestión Integral de Riesgos y asegurarse de su permeabilización en todos los niveles del Ministerio de Transporte, de tal forma que se conozcan claramente los niveles de responsabilidad y autoridad que posee cada una de las líneas de defensa frente a la gestión del riesgo, a través de la participación activa en el Comité de Control Interno y en los Comités institucionales de Gestión y Desempeño</li> <li>Recomendaciones de mejoras a la política administración del riesgo.</li> </ul>
	Comité de Coordinación de Control Interno.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisar y someter en comité la aprobación de la política de administración del riesgo cada vez que haga una actualización.</li> <li>Analizar los riesgos, vulnerabilidades, amenazas y escenarios que pongan en peligro el cumplimiento de los objetivos estratégicos, planes institucionales, metas, compromisos de la entidad y capacidades para prestar servicios.</li> <li>Realizar seguimiento a la matriz integral de riesgos definida para los procesos.</li> </ul>
Primera Línea	Líderes de procesos y colaboradores.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar y valorar los riesgos que pueden afectar los programas, proyectos, planes y procesos a su cargo y actualizarlo cuando se requiera.</li> <li>Definir, aplicar y hacer seguimiento a los controles para mitigar los riesgos identificados, alineado con las metas y objetivos de la entidad y proponer mejoras a la gestión del riesgo en su proceso.</li> <li>Supervisar la ejecución de los controles aplicados por el equipo de trabajo en la gestión del día a día, detectar las deficiencias de los controles y determinar las acciones de mejora a que haya lugar.</li> <li>Monitorear los riesgos identificados y controles establecidos por la primera línea de defensa acorde con la estructura de los temas a su cargo.</li> <li>Reportar a la Oficina Asesora de Planeación a través del SGI, el seguimiento efectuado al mapa de riesgos a su cargo y proponer las acciones de mejora a que haya lugar.</li> </ul>
Segunda Línea	Oficina Asesora de Planeación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitorear los controles establecidos por la primera línea de defensa acorde con la información suministrada por los líderes de procesos.</li> <li>Verificar que los riesgos sean consistentes con la presente política de la entidad y que sean monitoreados por la primera línea de defensa.</li> <li>Acompañar y orientar a los líderes de procesos en la identificación, análisis, valoración del riesgo y definición de controles en los temas a su cargo.</li> </ul>

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

Líneas de Defensa	Responsable	Responsabilidad frente al riesgo
Tercera Línea	Oficina de Coordinación de Control Interno.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proporcionar aseguramiento objetivo sobre la eficacia de la gestión del riesgo y control, con énfasis en el diseño e idoneidad de los controles establecidos en los procesos.</li> <li>• Proporcionar aseguramiento objetivo en las áreas identificadas no cubiertas por la segunda línea de defensa.</li> <li>• Asesorar de forma coordinada con la Oficina Asesora de Planeación, a la primera línea de defensa en la identificación de los riesgos institucionales y diseño de controles.</li> <li>• Realizar seguimiento a los riesgos, vulnerabilidades, amenazas y escenarios que pongan en peligro el cumplimiento de los objetivos estratégicos, planes institucionales, metas, compromisos de la entidad y capacidades para prestar servicios.</li> <li>• Recomendar mejoras a la política de administración del riesgo.</li> </ul>
	Colaboradores del Ministerio de Transporte.	Cumplir las directrices relacionadas con la Política Administración del Riesgo e incorporarlas en el desarrollo de sus actividades, realizar autoevaluación permanente a los resultados de su labor y definir acciones que le permitan el autocontrol en sus puestos de trabajo.

Esta política tendrá aplicación a los 20 procesos definidos en el Ministerio de Transporte y de las acciones ejecutadas en el ejercicio de sus funciones por los líderes de procesos y líneas de defensa.

 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO</b>	
	<b>POLITICA INSTITUCIONAL</b>	
	<b>Código: ASG-F- 023</b>	<b>Versión: 003</b>

<b>CONTROL CAMBIO DE VERSIONES POLÍTICA ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO</b>			
<b>VERSIÓN</b>	<b>VIGENCIA</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	<b>FECHA ACTA COMITÉ CONTROL INTERNO</b>
001	2019	Se define la política administración de riesgos de acuerdo a los lineamientos de la Guía DAFP versión 4 de octubre 2018.	Marzo 29 y abril 01/2019.
		Una vez aprobada la política de riesgos, se publicó y socializó.	Noviembre 8/2019.
002	2021	Se actualizó la política en cuanto a que el monitoreo será trimestral.	Junio 21/2021.
003	2022	Se actualiza de acuerdo a los lineamientos de la Guía DAFP versión 5 de diciembre 2020.	Una vez sea aprobada en Comité de Control Interno se incluirá la fecha antes de publicar.