**Informe de Auditoría Interna**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Proceso – Sector:** | Auditoría de Puertos | **Responsable:** | Lioi, Gustavo |
| **Fecha auditoría:** | 05 de Septiembre de 2013 | **Lugar:** | Puerto El Transito |
| **Auditor a Cargo:** | Gutiérrez, Matías Maximiliano –  Fernández Etchegoyen, Rodrigo | **Referencia:** | Informe INV Nº04 /2013 |

1. **OBJETIVO DE LA AUDITORÍA**

El objetivo consistió en evaluar el diseño y la efectividad  de las actividades de control, las políticas  y procedimientos implementados por la Cía. para:

* + Verificar la calidad y la suficiencia del ambiente y del sistema de control interno imperante;
  + Reducir los riesgos en los diferentes sectores y procesos auditados;
  + Ayudar a asegurar la prestación de los servicios y el cumplimiento de las metas, de manera eficaz, eficiente, económica y efectiva;
  + Observar la regularidad respecto al marco normativo vigente que debe aplicarse (interno y externo);
  + Salvaguardar el patrimonio corroborando la correcta custodia y almacenamiento de los bienes/mercaderías y verificando si existen diferencias entre los registros de la compañía y el recuento físico.

1. **ALCANCE Y METODOLOGÍA**

**B.1)** Período auditado: Remitirse a cada control enunciado en el presente Informe (Toma de Inventario; Control de Balanzas; Auditoría de Calada; Inventario de Pañol; Arqueo de Caja; Corte de Documentación) para informarse del período comprendido por esta auditoría.

**B.2)** Descripción de las actividades realizadas: Se desarrollaron los siguientes procedimientos de auditoría:

* Inventario de mercadería
* Inventario de Pañol
* Controles de Calada:
  + Análisis de los resultados de controles de calada efectuados por la gestión del puerto durante el período auditado;
  + Toma de muestras al azar por Auditoría Interna para el posterior análisis de los resultados;
* Controles de balanza (de camiones y embarque):
  + Análisis de los resultados de controles de balanza efectuados por la terminal durante el período auditado;
  + Efectuar controles de balanza “in situ” para evaluar los resultados obtenidos;
* Seguridad e Higiene:
  + Relevar los aspectos básicos de seguridad que deben cumplirse para la realización de las labores diarias. Cabe la aclaración que Auditoría Interna se limita a informar las irregularidades que observa durante la revisión de los procesos en la Planta.
  + Verificar durante el recorrido de la Terminal el uso de los elementos mínimos de seguridad tales como ser: Casco y zapatos de seguridad, gafas, guantes, arnés para trabajos en altura, etc.
* Arqueo del fondo fijo asignado a la Administración del Puerto:
  + Recontar todos los valores existentes;
  + Verificar la documentación/comprobantes respaldatorios de los movimientos de fondos pendientes de rendición.
* Corte de documentación.

**B.3)** Desarrollo de las tareas de campo: Las tareas de campo fueron realizadas entre el 05/09/2013 y el 06/09/2013, y el 28/10/2013 al 01/11/2013.

1. **OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES**

**C.2) CONTROL DE BALANZAS:**

* **BALANZA DE CAMIONES:**

**Seguimiento de observaciones de informes anteriores**

1. **Automatización de los controles de las balanzas de camiones**.

**Observación original Informe INV06 – 07/2012:** Consideramos que al tratarse de un control semimanual se encuentra expuesto a una mayor posibilidad de error humano y que, asimismo, el proceso reúne en la misma persona las tareas de ejecución y registro por lo que no cuenta con una adecuada segregación de funciones y por ende, un correcto control por oposición de intereses.

Entendiendo que la tecnología de la información proporciona beneficios de efectividad y eficiencia para el control interno de una organización, recomendamos sistematizar estos controles con el objeto de transformarlo en un control automático mitigando así las posibilidades de errores involuntarios, reduciendo el riesgo de que los controles sean eludidos y sumando objetividad e independencia de quien lo ejecuta al proceso.

**Importancia**: **MEDIA**.

**Seguimiento:** Se realizaron las consultas pertinentes al área de Sistemas con el objeto conocer el grado de avance de la implementación de los controles enunciados. (Ver comentario)

**Comentario de sistemas:** “*Se liberó el aplicativo para las terminales de Tránsito y Piedrabuena. Arroyo lo implementa el mes próximo cuando se le instalen los nuevos dispositivos físicos para el control de camiones en circulación dentro de la planta…”* (Javier Scalisi, Jefe de Sistemas, 24/09/2013)

**Recomendación**: Según lo informado, se encuentra implementado el aplicativo con los controles requeridos, por lo que determinamos que la observación se encuentra **REGULARIZADA.**

**Responsable de la implementación:** Departamento de Sistemas

* **BALANZA DE EMBARQUE:**

Durante el período 03/07/2013 al 04/09/2013 esta auditoría verificó 38 (treinta y ocho) mediciones, limitando nuestro alcance a aquellas que se encontraban documentadas. Los controles arrojaron una diferencia del 0,25%.

Cabe destacar que dicha desviación es constante en todos los controles. En conclusión, consideramos razonables las diferencias halladas.

**Seguimiento de observaciones de informes anteriores:**

1. **Embarque de mercadería: Ingreso manual al sistema de gestión de stocks.**

**Observación original Informe Nº01/2013:** Hemos podido verificar que los registros que genera la balanza de embarque al ejecutarse las cargas de mercadería no se transfieren en forma automática o por interfaz al sistema RMD sino que las cantidades son ingresadas manualmente.

**Importancia: MEDIA.**

**Seguimiento:** Se realizaron las consultas pertinentes al área de Sistemas con el objeto de informarnos sobre el grado de avance del requerimiento. El área de Sistemas nos informó que no existen novedades con respecto a este requerimiento.

**Recomendación:** Al ser el error humano un factor de importancia preeminente en el proceso de datos, entendemos aconsejable implementar el procesamiento automático de los mismos, aumentando la exactitud, integridad y confiabilidad de la información. Estado: **PENDIENTE. 3ra REITERACIÓN.**

**Responsable de Implementación:** Departamento de Sistemas.

**Plazo de implementación:** El Departamento de Sistemas no ha definido una fecha de implementación del requerimiento.

**C.3) AUDITORIA DE CALADA:**

**Seguimiento de observaciones de informes anteriores**

1. **Acceso a información confidencial por parte del calador.**

**Observación original Informe Nº01/2013:** Hemos podido verificar la falta de funcionamiento de los lectores de tarjetas magnéticas en la zona de ingreso a la Calada. Esto implica que la documentación en poder del conductor es entregada al sector de Calada previamente a la realización del análisis de la mercadería. Esto permite a los caladores, recibidores y demás integrantes del área identificar el camión, conociendo el origen, el proveedor y demás datos incorporados en la Carta de Porte, lo cual debería ser información desconocida para todos los integrantes en pos de mantener objetividad en sus tareas y permitir un control más efectivo y eficiente.

**Importancia: ALTA.**

**Seguimiento:** Se realizaron las consultas pertinentes al área de Sistemas con el objeto de conocer el estado de implementación de los controles anunciados. Según lo expuesto por el sector (ver comentario de sistemas) la puesta en marcha de las obras para la instalación de los dispositivos está estimada para el último bimestre del año.

En segundo término, se continuó observando que el sector seguía solicitando la carta de porte al camión ingresante para su registro. En consecuencia, tras un pedido al área de Sistemas que informe otro modalidad de ingreso de los datos del camión al sistema que no sea mediante el número de Carta de Porte, informó que el sistema se encuentra preparado para que dicho ingreso sea por la el número de patente del vehículo, como así también por el número del ID Tarjeta.

**Comentario de Sistemas:**  *“En Tránsito, hasta donde sé, aún no se iniciaron los trabajos de obra civil necesarios para preparar el sector.”* (Javier Scalisi, Jefe del área de Sistemas, 29/09/2013)

**Comentario de Puerto:** *“Si correctos, se puede ingresar también por patente, desde este momento comenzamos a implementarlo.”* (Diego Zenklusen, Encargado de Calada, 12/09/2013)

*“Desde el 12/09 tomamos la modalidad de NO tener las ccpp en calada, se ingresa al sistema por chapa patente de cada camión, en los únicos casos que se suben las mismas es cuando el camión esta demorado o rechazado.”* (Diego Zenklusen, Encargado de Calada, 05/11/2013)

**Recomendación**: El hecho que el área encargada de realizar los análisis de calidad de la mercadería y responsable de dictaminar la conformidad o rechazo de la misma, pueda tener acceso a todos los datos integrantes de la carta de porte, representa una vulnerabilidad significativa sobre un importante punto de control. Recomendamos por ello, que se ponga en funcionamiento el sistema de lectores de tarjetas magnéticas, lo cual evitaría el contacto entre el conductor y el sector de calada.

Proponemos que, mientras tanto, el sector de calada no tenga contacto con las cartas de porte u otra documentación del camión, recibiendo como información sólo el número de tarjeta o la patente del vehículo.

Esta Auditoría verificará la ejecución de los controles mencionados al cumplirse el plazo de implementación informado por el área de Sistemas. Estado: **PENDIENTE. 2er REITERACION.**

**Responsable de la implementación:** Gerencia de Sistemas / Coordinador de Puertos.

**Plazo de Implementación sugerido:** Diciembre 2013.

1. **Falta de controles que mitiguen errores de cálculo en la determinación de las mermas por calidad.**

**Observación original Informe INV08 – 10/2012**: Como resultado del análisis efectuado pudo comprobarse que el cálculo de las mermas por calidad se realiza de forma manual (excepto por humedad) no pudiéndose asegurar el correcto cálculo de las mismas de acuerdo a los estándares prestablecidos.

No existe tampoco un control posterior que permita detectar si se produjo un cálculo erróneo de las rebajas efectuadas.

**Importancia**: **MEDIA.**

**Seguimiento:** Se realizaron las consultas pertinentes al área de Sistemas con el objeto de informarnos acerca del estado de la implementación de los controles enunciados.

**Comentario de Sistemas:** *“Luego de las pruebas realizadas en Tránsito, se está integrando el cálculo en el aplicativo RM&D tanto para camiones como para vagones.”* (Javier Scalisi, Jefe del área de Sistemas, 24/09/2013)

**Recomendación**: Se recomienda incorporar al sistema de stocks el cálculo automático de las mermas, permitiendo así asegurarse que las mismas se realizan de acuerdo a los estándares establecidos e impidiendo la alteración o error en la aplicación de los mismos.

Esta Auditoría verificará la ejecución de los controles mencionados al cumplirse el plazo de implementación informado por el área de Sistemas, hasta tanto la observación se encuentra en estado pendiente de regularización. Estado: **PENDIENTE. 3ra REITERACIÓN**

**Responsable de la implementación:** Departamento de Sistemas.

**Plazo de Implementación sugerido:** Noviembre 2013

1. **Desvíos superiores a los tolerables en los resultados de análisis de calidad de la mercadería.**

**Observación original Informe INV07 – 09/2012:** Vemos que se han suscitado varios casos donde se superaron los límites estipulados y no se han tenido evidencias de acciones reparadoras posteriores. Destacamos en particular los dos casos donde se calificó “CONFORME” (Grado 1) y luego la calificación de la Cámara fue grado 2 y 3 respectivamente.

Entendemos se debería implementar en el corto plazo mayores controles tanto en la mercadería donde se apliquen mermas como en aquella que se califique con grado 1 (uno), con el objeto de mitigar los riesgos del proceso y ejecutar pruebas de control que nos permitan monitorear la eficacia de los mismos**.**

Asimismo,creemos que existe la necesidad de incorporar al manual topes máximos de tolerancia a partir de los cuales se deban tomar acciones, es de decir calibrar los equipos (para el caso de controles de calibración) o bien investigar lo ocurrido con el recibidor actuante en el caso de las auditorías de calada al superarse dichos niveles.

**Importancia: ALTA.**

**Seguimiento:** En referencia a los controles recomendados en el Informe INV 07-09/2012, podemos detallar lo siguiente:

Se han establecido en conjunto con las gerencias de las 3 Terminales los topes máximos de diferencias entre los resultados de las auditorías de las caladas (±5% de diferencia en el rubro Humedad y ±1 punto de diferencia en el Peso Hectolítrico) ante las cuales deberán obtenerse explicaciones y tomarse las medidas correctivas pertinentes.

Adicionalmente, se realizaron las consultas pertinentes a la gerencia de Sistemas con el objeto de conocer el estado de implementación del requerimiento de sistemas para implementar un módulo de auditoría en el sistema RMD que selecciona muestras al azar en la Calada, permitiendo un control continuo del área (ver comentario).

**Comentario de Sistemas:** *“La versión 3.8.8 que implementa los controles solicitados ya fue liberada en las 3 plantas.”* (Javier Scalisi, Jefe de Sistemas, 24/09/2013)

**Recomendación**: Según lo informado por el Dpto. de Sistemas, el requerimiento para implementar un **módulo de auditoría** en el sistema RMD que seleccione muestras al azar en la Calada se encuentra implementado, permitiendo un control continuo del área. Estado: **REGULARIZADA.**

**Responsable de la implementación:** Gerencia de Puerto/ Supervisor de Calada/ Departamento de Sistemas.

Buenos Aires, 05 de Noviembre de 2013.