



Bogotá D.C

**PARA:** **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**  
Vicepresidente de Gestión Contractual

**DE:** **DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de iniciativa pública del programa 4G, Bucaramanga-Pamplona (PEI 164)

Apreciado doctor Figueredo:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de iniciativa pública del programa 4G, Bucaramanga-Pamplona (PEI 164) realizada los días 21 y 24 de abril de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

A continuación se anexa un cuadro, concluyendo lo evidenciado en la evaluación realizada:

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto APP de iniciativa pública del programa 4G, Bucaramanga-Pamplona (PEI 164)	17*	13*	11*

\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el termino recomendado para la emisión de respuesta es de treinta (30) días contados a partir de la radicación (Art. 14 CPACA).

Con un muy cordial saludo,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Daniel Francisco Tenjo Suarez – Gerente de Vicepresidencia Gestión Contractual  
Diana Paola Martínez – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto  
Jaime García Méndez – Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno  
Camilo Jaramillo Berrocal – Vicepresidente Estructuración

Anexo: Informe 25 Folios

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno 

Nro Borrador: 2017 1020010806



Agencia Nacional de Infraestructura

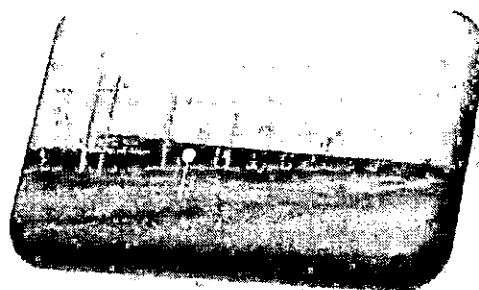
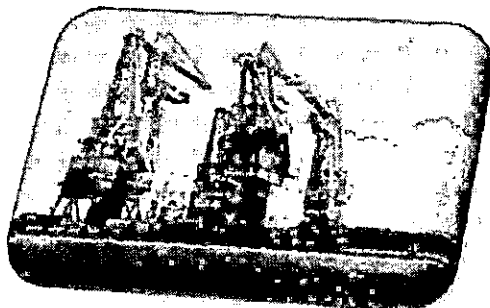


TODOS POR UN NUEVO PAÍS

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de Iniciativa Pública del programa 4G, Bucaramanga-Pamplona (PEI 164)

# 2017



## ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	OBJETIVOS.....	5
2.1	Objetivo General.....	5
2.2	Objetivos Específicos.....	5
3.	ALCANCE .....	5
2.1.	Componentes Analizados.....	5
2.2.	Información de Contratos.....	6
4.	METODOLOGÍA .....	8
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	9
6.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES .....	9
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	9
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría .....	10
7.2	Descripción del proyecto de concesión.....	10
7.3	Temas abordados de manera específica .....	12
7.3.1	Condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción .....	12
7.3.2	Atención a puntos críticos en el corredor vial existente.....	23
7.3.3	Rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor existente .....	25
7.3.4	Gestión sobre el valor presente de recaudo de peaje.....	28
7.3.5	Convenio con la Policía de Carreteras.....	29
8.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR ..	30
8.1	Evaluación del desempeño de la interventoría .....	30
8.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	32
8.1.2	Desempeño del componente técnico .....	33
8.1.3	Desempeño del componente financiero.....	34
8.1.4	Desempeño del componente jurídico.....	34
8.1.5	Desempeño del componente de aforos y recaudo .....	35
8.1.6	Desempeño del componente ambiental.....	35
8.1.7	Desempeño del componente social.....	36
8.1.8	Desempeño del componente predial.....	37
8.2	Evaluación del desempeño de la supervisión.....	37
8.2.1	Matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme .	37



- 8.2.1.1 Criterios generales ..... 37
- 8.2.1.2 Criterios específicos para el modo carretero ..... 38
- 8.2.2 Riesgos en la gestión de la supervisión dentro de la gestión contractual de la ANI ..... 38
- 9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ..... 45
  - 9.1 No Conformidades ..... 45
    - 9.1.1 Para la interventoría..... 45
    - 9.1.2 Para la supervisión ..... 46
    - 9.1.3 Para la vicepresidencia de Estructuración..... 47
    - 9.1.4 Para la vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno ..... 47
  - 9.2 Recomendaciones ..... 47
    - 9.2.1 Para la interventoría..... 47
    - 9.2.2 Para la supervisión ..... 48
    - 9.2.3 Para la vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno..... 49
  - 9.3 Buenas Prácticas y observaciones ..... 49
    - 9.3.1 Buenas prácticas ..... 49
    - 9.3.2 Observaciones..... 50

ÍNDICE DE TABLAS

- Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados..... 6
- Tabla 2 – Fechas y plazos estimados del contrato de concesión ..... 7
- Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario ..... 7
- Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora ..... 8
- Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora ..... 8
- Tabla 6 - Programa de la auditoría técnica..... 10
- Tabla 7 – Datos técnicos del proyecto ..... 11
- Tabla 8 - Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas ..... 11
- Tabla 9 – Presupuesto manejo de redes secas concesionario ..... 21
- Tabla 10 – Confiabilidad peaje El Picacho ..... 27
- Tabla 11 - Resultados de calificación MED de abril de 2017 ..... 30
- Tabla 12 – Riesgos Gestión Contractual 2016 ..... 39
- Tabla 13 – Riesgos supervisión 2016..... 41
- Tabla 14 – Controles e indicadores riesgos supervisión..... 42
- Tabla 15 – Propuesta riesgos de seguimiento a las labores de supervisión ..... 43



## 1. INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación público privada (APP), para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

La Oficina de Control Interno (OCI) se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

El control interno propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

Ahora bien, en desarrollo del citado mandato constitucional, el artículo 9º de la Ley 87 de 1993, definió la naturaleza de la Oficina de Control Interno, para todas las entidades y organismos de las ramas del poder público, en sus diferentes niveles (art. 5º), así:

*"(...) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la revaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (...)"*

Así las cosas, es preponderante el rol que tanto la Constitución Política y la Ley asignan a la Oficina de Control Interno, dada la importancia sin precedentes que en la nueva visión del control que plasmó el Constituyente de 1991, juega el control interno para la modernización de la administración pública y el mejoramiento de la capacidad de gestión de sus instituciones, todo lo cual, connota un énfasis particular en el control estratégico de gestión, y un serio compromiso con el monitoreo de los resultados de la acción institucional, para el cabal cumplimiento de sus fines y objetivos, de acuerdo a los principios constitucionales rectores del ejercicio de la función pública.

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERÍA S.A.S y a la supervisión del proyecto carretero Bucaramanga-Pamplona, en ejecución por parte de la CONCESIONARIA AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S.

## 2. OBJETIVOS

El objetivo general y los objetivos específicos de la presente auditoría se muestran a continuación:

### 2.1 Objetivo General

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto carretero de APP, de iniciativa pública, de la tercera ola del programa de cuarta generación de concesiones (4G), Bucaramanga-Pamplona, a la luz del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas para fomentar la vigilancia, control efectivo y asegurar el éxito de la APP.

### 2.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del mismo.
- Analizar el avance y los controles asociados al cumplimiento de los alcances para la fase de preconstrucción que atraviesa el proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED), generada por la Oficina de Control Interno (OCI) de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), respecto a la interventoría del proyecto carretero, APP de iniciativa pública Bucaramanga-Pamplona, que permite evaluar las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría.

## 3. ALCANCE

El alcance del presente informe se enmarca en el seguimiento a las funciones públicas de la interventoría y de la supervisión en la ejecución del proyecto carretero 4G Bucaramanga-Pamplona, en el periodo comprendido entre la suscripción del acta de inicio del contrato de concesión, 21 de julio de 2016, y abril de 2017. Este alcance comprende los aspectos que se listan a continuación:

### 2.1. Componentes Analizados

El análisis desarrollado se constituye de la verificación de la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría, en virtud del contrato 002 de 2016, para la fase de preconstrucción que atraviesa el proyecto carretero 4G Bucaramanga-Pamplona. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) por primera ocasión a la interventoría del proyecto Bucaramanga-Pamplona, el 21 y el 24 de abril de 2017, lo cual permitió obtener una primera medición de su desempeño. Esta evaluación se hizo aplicando los lineamientos y metodologías del proyecto de “Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado” a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones. Los resultados de la evaluación se presentan en los últimos capítulos de este informe de auditoría.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la OCI de la ANI<sup>1</sup>:

- Guía para la elaboración de informes de auditoría técnica, código EVCI-I-006, v1. ANI, 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, código EVCI-P-003, v5. ANI, 2016.
- Manual de evaluación del desempeño de interventorías, código EVCI-M-001, v2. ANI, 2017.
- Manual de buenas prácticas para interventorías, código EVCI-M-002, v2. ANI, 2017.
- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño de interventorías para los modos: carretero, portuario, aeroportuario y férreo, código EVCI-M-003, v3. ANI, 2017.
- Lecciones aprendidas en gestión para interventorías, EVCI-M-004, v1. ANI, 2015.
- Manual interventoría y supervisión, código GCSP-M-002, v1. ANI, 2015.

Por otra parte, la evaluación de desempeño de la supervisión del proyecto se complementó al revisar la aplicación de los procedimientos de verificación a los productos o servicios definidos en la Matriz de Detección, Clasificación del Producto y/o Servicio No Conforme<sup>2</sup>, que hace parte del proceso Gestión Contractual y de Seguimiento de Infraestructura de Transporte de la ANI; y al revisar los riesgos identificados en la gestión de la supervisión, dentro de la gestión contractual de la Entidad, así como los controles, procedimientos e indicadores asociados.

## 2.2. Información de Contratos

Los datos generales del contrato de concesión se registran en la siguiente tabla:

*Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados*

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita la contratación de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del corredor vial	002 del 07 de junio de 2016 Proceso: VJ-VE-APP- IPB-004-2015	AUTOVÍA BUCARAMANGA - PAMPLONA S.A.S

<sup>1</sup> Disponibles en [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co), pestaña “Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión – Manuales”.

<sup>2</sup> Disponible en [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co), pestaña “Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión – Producto no conforme”.



Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
	Bucaramanga Pamplona, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato y demás Apéndices del Contrato.		
Interventoría	Interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPB-004_2015 correspondiente al corredor denominado "Bucaramanga-Pamplona"	239 del 21 de julio de 2016 Proceso: VJ-VGC-CM-004-2016	INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERÍA S.A.S
Supervisión	Líder equipo de apoyo a la supervisión.	VGC 265 de 2016	Diana Paola Martínez Amaya

Fuente: consulta en SECOP y ORFEO.

Las fechas y plazos contractuales de los hitos del proyecto se presentan en la siguiente tabla:

*Tabla 2 – Fechas y plazos estimados del contrato de concesión*

HITO	FECHAS DE INICIO ESTIMADAS	PLAZO (meses)
Suscripción del contrato de concesión	7 de junio de 2016	-
Inicio contrato concesión (suscripción acta de inicio)	21 de julio de 2016	300
Inicio fase preconstrucción, etapa preoperativa	21 de julio de 2016	12
Inicio fase de construcción, etapa preoperativa	16 de julio de 2017	36
Inicio operación y mantenimiento	30 de junio de 2020	246
Inicio estimado etapa de reversión	13 de septiembre de 2040	6

Fuente: elaboración propia a partir de información del contrato de concesión.

En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de participación de los integrantes del concesionario, Autovía Bucaramanga-Pamplona S.A.S:

*Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario*

Composición accionaria Autovía Bucaramanga-Pamplona S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACIÓN
	CSS CONSTRUCTORES S.A	100%
TOTAL	100%	

Fuente: Resolución No. 579 de 2016 por la cual se adjudica la licitación pública No. VJ-VE-APP-IPB-004-2015.

Los datos generales de la interventoría se muestran en las siguientes tablas:

Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre	INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERÍA S.A.S
Representante Legal	Daniel Alfredo Tovar González
Valor inicial del Contrato	\$ 23,081,275,160.00
Tiempo	84 meses (7 años)
Fecha de suscripción del contrato	21 de julio de 2016

Fuente: información del contrato de interventoría y acta de inicio.

Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora

COMPOSICIÓN INTERVENTORÍA	
INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERÍA S.A.S	100%
TOTAL	100%

Fuente: Resolución No. 793 de 2016 por la cual se adjudica el concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-004-2016.

#### 4. METODOLOGÍA

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión. Su implementación, por parte del auditor designado por la Oficina de Control Interno, para el proyecto Bucaramanga-Pamplona, se resume en las siguientes actividades:

**Solicitud de información:** El 3 de abril de 2017 se solicitó la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos relevantes, a la supervisión del proyecto mediante correo electrónico. En esta misma fecha se asistió al plan de regularización semanal del proyecto, al que acudió el equipo de apoyo a la supervisión del proyecto. En esta reunión se dieron a conocer las solicitudes, de la Oficina de Control Interno, para el desarrollo de la auditoría.

**Revisión documental:** El 11 de abril de 2017 se verificó el contenido de la información enviada mediante correo electrónico por la líder del equipo de supervisión, previa consulta documental del sistema de información institucional.

**Entrevistas:** El 3 de abril de 2017 se le solicitó a la líder del equipo de apoyo a la supervisión del proyecto disponibilidad para una entrevista, la cual se llevó a cabo el 7 de abril de 2017. De otra parte, el 3 de abril de 2017 se solicitó a la interventoría, por medio de correo electrónico, disponibilidad y atención a la auditoría programada para el 24 de abril de 2017 en la ciudad de Bogotá. Ante la solicitud, la interventoría confirmó disponibilidad verbalmente, el 20 de abril de 2017. La entrevista a la interventoría se llevó a cabo según lo previsto con participación de quienes dominan cada componente evaluado; sin embargo, la entrevista a las especialistas de las áreas social y ambiental de la interventoría se llevó a cabo en las instalaciones de la ANI el 21 de abril de 2017, debido a que las especialistas encargadas debían estar presentes en una socialización del proyecto durante los días 24 y 25 de abril de 2017. Durante la auditoría se expuso su objeto y

cronograma, así como su idoneidad para efectos de las labores de seguimiento y control de la Entidad.

Visitas de campo: no se consideró realizar recorrido al sitio del proyecto debido a la fase en que este se encuentra.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: se diligenció el acta de apertura de auditoría, registros de asistencia y la matriz de evaluación de desempeño.

Validación de documental y/o de evidencias: se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron no conformidades, recomendaciones y observaciones, las cuales se presentan al final de este documento.

## 5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario:

- Constitución Política de Colombia Artículo 210<sup>3</sup>.
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
  - o Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508.
  - o Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- Contrato de concesión del proyecto (002 de 2016) apéndices y demás documentos pertinentes.
- Contrato de interventoría a auditar (239 de 2016), anexos y demás documentos pertinentes.
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

## 6. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el desarrollo de la presente auditoría no se evidenciaron antecedentes del proyecto carretero de APP Bucaramanga-Pamplona, tales como hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República y/o solicitudes por parte de organismos de control.

## 7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

<sup>3</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

En este capítulo se presentan los aspectos generales del desarrollo de la auditoría a la gestión de la interventoría y de la supervisión al proyecto carretero de APP Bucaramanga-Pamplona. También se presentan las generalidades del proyecto concesionado y se hace un análisis de temas que requieren de atención.

### 7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Mediante correo electrónico del 3 de abril de 2017 y carta con radicado ANI No 2017-102-011258-1 del 17 de abril de 2017 se informó a la interventoría sobre las labores requeridas para el desarrollo de la auditoría. En la siguiente tabla se resume el programa de actividades:

Tabla 6 - Programa de la auditoría técnica

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura y exposición de temas específicos a abordar	24/04/2017	7:00 a.m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	24/04/2017	7:30 a.m.
Aplicación de la MED: gestión social y ambiental	21/04/2017	08:00 a.m.
Aplicación de la MED: gestión financiera y jurídica	24/04/2017	9:00 a.m.
Aplicación de la MED: gestión predial, aforos y recaudo	24/04/2017	11:00 a.m.
Aplicación de la MED: gestión técnica y administrativa	24/04/2017	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	24/04/2017	5:00 p.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la ANI y de la interventoría, en la ciudad de Bogotá. Se logró abordar la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI a la luz de los criterios de cada uno de los componentes establecidos en la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED): administrativo, técnico, financiero, jurídico, predial, de aforo y recaudo, ambiental y social.

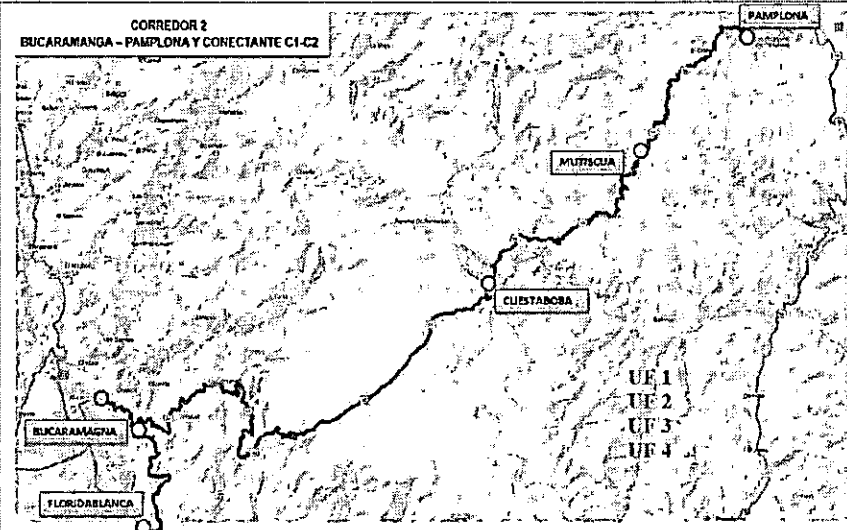
A continuación, se hace una breve descripción del proyecto de concesión analizado y se presentan los temas abordados de manera específica en la auditoría.

### 7.2 Descripción del proyecto de concesión

El proyecto de asociación público privada, de iniciativa pública, Bucaramanga-Pamplona, se enmarca dentro de la tercera ola del programa de concesiones 4G. Tiene una longitud total estimada origen-destino de 133 km y su área de influencia abarca diversos municipios y/o poblaciones en los departamentos de Santander y Norte de Santander. El proyecto, además de conectar las ciudades de Bucaramanga y Pamplona, genera una conexión con las concesiones viales Barbosa-Bucaramanga, Pamplona-Cúcuta y Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó.

El alcance físico del proyecto y las características generales de sus cuatro (4) unidades funcionales se presentan a continuación:

Tabla 7 – Datos técnicos del proyecto

INTERVENCIÓN	CANTIDAD	
Construcción vía nueva	13.5 km	
Rehabilitación	19 km	
Mejoramiento	100.6 km	
Intersecciones a nivel	1 unidad	
Intersecciones a desnivel	1 unidad	
Construcción de puentes y viaductos	27 puentes	
Puentes peatonales	3 puentes	

Fuente: apéndice técnico 1: alcance del proyecto Bucaramanga-Pamplona, ficha técnica del proyecto allegada por el supervisor en abril de 2017.

Tabla 8 - Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas

UF	Sector	Longitud (km)	Intervención
1	Conectante C1-C2 (Variante Floridablanca)	13.5	Construcción vía nueva, operación y mantenimiento
2	Bucaramanga - Cuestaboba	4.9	Rehabilitación, operación y mantenimiento entre el PR3+400 - PR8+300 de la ruta Nacional 6603.
		10.1	Rehabilitación, operación y mantenimiento entre el PR8+300 - PR18+400 de la ruta Nacional 6603.
		49.6	Rehabilitación, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobreanchos. (PR18+400 - PR68+000 de la ruta Nacional 6603).
3	Cuestaboba - Mutiscua	2	Rehabilitación, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobreanchos. (PR68+000 - PR70+000 de la ruta Nacional 6603).
		28	Mejoramiento, operación y mantenimiento y construcción de terceros carriles. (PR70+000 - PR98+000 de la ruta Nacional 6603).
4	Mutiscua-Pamplona	23	Mejoramiento, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobreanchos. (PR98+000 - PR121+000 de la ruta Nacional 6603).
		2	Rehabilitación, operación y mantenimiento (PR121+000 - PR123+909 de la ruta Nacional 6603).

Fuente: apéndice técnico 1: alcance del proyecto Bucaramanga-Pamplona.

El proyecto es nuevo en el sentido de que sus tramos pertenecían a la ruta nacional INVIAS 6603, la cual permite la movilidad entre Barrancabermeja y Arauca. Adicionalmente, el corredor cuenta con una estación de peaje que pertenecía al INVIAS, en el sector Bucaramanga – Cuestaboba, denominado El Picacho.

Además de permitir una conexión con diferentes concesiones viales localizadas en los municipios de Santander y de Norte de Santander, el proyecto Bucaramanga-Pamplona facilita la conexión con el centro del país dada su proximidad al corredor vial Zipaquirá – Palenque; por lo tanto, su ejecución favorece también la competitividad de la región Andina.

En la siguiente sección se analizan los temas que se trataron de manera específica en la auditoría debido a su impacto en la correcta ejecución del proyecto.

### 7.3 Temas abordados de manera específica

Los temas abordados de manera específica durante la auditoría fueron:

- Estado de las condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción.
- Atención a puntos críticos en el corredor existente.
- Rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor existente.
- Gestión sobre el valor presente de recaudo de peaje (VPIP).
- Convenio con la Policía de Carreteras (POLCA).

El análisis correspondiente a cada uno de los temas listados se presenta enseguida:

#### 7.3.1 Condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción

El capítulo 4.4 de la parte general del contrato de concesión 002 de 2016 señala diez (10) condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción. El análisis al seguimiento y control por parte de la interventoría y la supervisión del proyecto sobre estas obligaciones contractuales se detalla a continuación:

##### 7.3.1.1 Estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales del proyecto

El contrato de concesión indica que el concesionario deberá haber elaborado y entregado al interventor los estudios de trazado y diseño geométrico para todas las unidades funcionales, cumpliendo con las especificaciones técnicas, dentro de los doscientos diez (210) días siguientes a la suscripción del acta de inicio.

El concesionario ha entregado productos parciales de diseño geométrico desde noviembre de 2016<sup>4</sup>. Estos productos han sido retroalimentados por la interventoría, a tal punto que el 22 de marzo de 2017 el concesionario entregó una última versión, que fue objetada el 4 de abril de

<sup>4</sup> Radicado ANI No. 20164091078622 del 25 de noviembre de 2016.

2017<sup>5</sup>. La principal razón de la objeción se fundamentó en el alcance del subsector 2 del tramo que comunica las poblaciones de Cuestaboba y Mutiscua (unidad funcional 3). La interventoría ha manifestado que el diseño geométrico de este subsector, de mejoramiento, no incluye la berma de ancho 0.5 m indicada en el cuadro 18 del apéndice técnico 1. Cuadro que viene acompañado de la siguiente nota:

*Nota 1: El ancho de berma mínimo de 0.5 m es requerido únicamente en los sectores donde se prevé construcción de tercer carril y/o sobreechamientos de curvas, y no en aquellos sectores donde la única intervención es rehabilitación.* Subrayado fuera de texto.

A pesar de que la interventoría y la ANI concuerdan en que el ancho de berma mínimo a lo largo del subsector 2 del tramo Cuestaboba – Mutiscua (unidad funcional 3) es de 0.5 m, el concesionario ha indicado que dentro del subsector 2 se tienen tramos de rehabilitación que no requieren tal intervención, fundamentando su afirmación en la nota que acompaña el cuadro 18 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión.

La controversia sobre el ancho de berma mínimo en el subsector 2 de la unidad funcional 3 ha dado lugar a que se adopte el mecanismo de amigable composición; por lo tanto, la ANI en agosto de 2016 remitió al concesionario una lista de candidatos para conformar el panel correspondiente<sup>6</sup>. Por su parte, el concesionario remitió una lista de candidatos a la ANI en septiembre de 2016<sup>7</sup>; no obstante, esta propuesta carecía de un quinto candidato, razón por la que la interventoría solicitó un periodo de cura el 31 de enero de 2017<sup>8</sup>. El concesionario presentó el quinto candidato para conformar el panel de amigable componedor en febrero de 2017<sup>9</sup>, el cual, según el informe de la supervisión de febrero de 2017, se encuentra en revisión por parte de Defensa Judicial de la ANI.

De otra parte, el diseño geométrico de la conectante C1-C2 (Variante Floridablanca – unidad funcional 1) se hizo con base en los estudios entregados y aprobados en la estructuración técnica del proyecto, la cual que no consideró instrumentos de planeación del municipio de Floridablanca. El conocimiento por parte del concesionario sobre la afectación a los instrumentos de planeación se dio a causa de derechos de petición. Por ejemplo, en agosto de 2016<sup>10</sup> la ANI recibió un derecho de petición en el que se solicita un replanteamiento al trazado vial debido a que afecta un predio contemplado en la intervención urbanística del plan parcial de la vereda Los Cauchos.

Adicionalmente, se tiene el caso de las observaciones y propuestas de modificación al diseño geométrico presentadas por la urbanizadora David Puyana S.A (Urbanas)<sup>11</sup> en septiembre de 2016, donde se indicó a la ANI que en el trazado de la conectante C1-C2 no se tuvo en cuenta el plan de

<sup>5</sup> Radicado ANI No. 20174090351452 del 4 de abril de 2017.

<sup>6</sup> Radicado ANI No. 20167010257611 del 25 de agosto de 2016.

<sup>7</sup> Radicado ANI No. 20164090883362 del 30 de septiembre de 2016.

<sup>8</sup> Radicado ANI No. 20174090101982 del 31 de enero de 2017.

<sup>9</sup> Radicado ANI No. 20174090161752 del 15 de febrero de 2017.

<sup>10</sup> Radicado ANI No. 20164090715482 del 17 de agosto de 2016.

<sup>11</sup> Radicado ANI No. 20164090874572 del 28 de septiembre de 2017.

ordenamiento territorial (POT), ya que se afectan los proyectos urbanísticos asociados a la expansión urbana del área metropolitana de Bucaramanga.

El concesionario, la interventoría y la supervisión del proyecto han trabajado en conjunto con la alcaldía de Floridablanca con el fin de solucionar el inconveniente generado por la afectación a los instrumentos de planeación del municipio. Por ejemplo, el 20 enero de 2017 se presentó a la alcaldía de Floridablanca una alternativa que aprovecha las vías urbanas del POT<sup>12</sup>.

Adicionalmente, según el radicado ANI No. 2017-409-035145-2 del 4 de abril de 2017, la objeción adicional a los estudios de trazado y diseño geométrico se centra en un tema ajeno a la afectación de los planes parciales mencionados, esta objeción se fundamenta en la incompatibilidad entre el diseño de las intersecciones al inicio y al final de la unidad funcional 1 con los resultados del modelo de la microsimulación del estudio de transporte.

Con respecto a los estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales del proyecto, la Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones:

- A partir de la clasificación de las carreteras, según su funcionalidad, que establece el manual de diseño geométrico de carreteras del INVIAS (2008), el corredor Cuestaboba – Mutiscua (unidad funcional 3) se puede catalogar como una vía secundaria, ya que une cabeceras municipales entre sí. Asimismo, el manual de diseño geométrico de carreteras del INVIAS (2008), en la sección 5.3.2.1, indica que el ancho de las bermas depende de la categoría de la carretera, el tipo de terreno y la velocidad de diseño del tramo homogéneo. De esta manera, el ancho de berma mínimo permitido para un corredor vial con las características del tramo Cuestaboba – Mutiscua es de 0.5 m, sin considerar el ancho de berma mínimo establecido en la Ley 105 de 1993, de 1.8 m. La Oficina de Control Interno considera que, siendo el subsector 2 de la unidad funcional 3 un tramo de mejoramiento, debe asegurar una berma, como mínimo de 0.5 m, con el fin de cumplir con los estándares de seguridad y comodidad de los usuarios que demanda una vía concesionada.
- La modificación del diseño geométrico de las unidades funcionales 1 y 3 implicaría la adecuación de otros estudios técnicos, entre los que se encontraría el plan de adquisición predial, cuya radicación de no objeción por parte de la interventoría se dio el 21 de marzo de 2017<sup>13</sup>.
- La estructuración del proyecto Bucaramanga-Pamplona no consideró la afectación a los instrumentos de planeación en el municipio de Floridablanca.
- En el caso de modificar el diseño geométrico de la unidad funcional 1 se debe asegurar que las especificaciones técnicas no afecten negativamente la seguridad ni la comodidad de los usuarios.

<sup>12</sup> Informe de supervisión de febrero de 2017.

<sup>13</sup> Acta de reunión: Plan de Regularización No. 26 del 27 de marzo de 2017.



- La Oficina de Control Interno no comparte la posición de la interventoría al no objetar un plan de adquisición predial con un diseño geométrico objetado, el cual, en caso de materializarse, podría afectar los instrumentos de planeación del municipio de Floridablanca.
- La Oficina de Control Interno considera que las objeciones al diseño geométrico hechas por la interventoría deberían considerar la afectación a los instrumentos de planeación del municipio de Floridablanca. Durante la auditoría se evidenció que la objeción a la unidad funcional 1 únicamente se fundamenta en la incompatibilidad entre el diseño de las intersecciones con los resultados del estudio de transporte.

*7.3.1.2 Estudios de detalle de las intervenciones de las unidades funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la fase de construcción de acuerdo con el plan de obras*

El contrato de APP indica que el concesionario deberá presentar al interventor, dentro de los doscientos diez (210) días siguientes a la fecha de inicio, los estudios de detalle correspondiente a las unidades funcionales cuya ejecución debe comenzar al inicio de la fase de construcción de acuerdo con el plan de obras. Durante la auditoría se evidenció que la construcción iniciará en el corredor Mutiscua-Pamplona (unidad funcional 4).

Por otra parte, el capítulo VI de la parte general del contrato de concesión indica que para las unidades funcionales cuya ejecución deba comenzar con posterioridad al inicio de la fase de construcción, los estudios de detalle deberán ser presentados al interventor con una anticipación no menor a noventa (90) días a la fecha prevista para el inicio de las intervenciones previstas en el plan de obras.

No obstante lo anterior, durante la auditoría se evidenció que el concesionario radicó los estudios de detalle de las unidades funcionales 2, 3 y 4 el 17 de febrero de 2017; los cuales fueron objetados por la interventoría el 4 de abril de 2017. Adicionalmente, se evidenció que el 11 de febrero de 2017 el concesionario remitió el estudio de transporte para todas las unidades funcionales, el cual tuvo observaciones por parte de la interventoría el 15 de marzo de 2017<sup>14</sup>.

Con respecto a los estudios de detalle, la Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones:

- Se evidencia una gestión oportuna por parte del concesionario y de la interventoría ya que a la fecha se trabaja en estudios que no son una condición precedente para dar inicio a la fase de construcción, estos son los estudios de detalle de las unidades funcionales 2 y 3.
- Debido a la etapa de preconstrucción en la que se encuentra el proyecto, la Oficina de Control Interno considera que los esfuerzos en los estudios de detalle se deben concentrar en la unidad funcional 4 ya que la etapa de construcción, programada para julio de 2017, iniciará por este componente del proyecto.

<sup>14</sup> Radicado ANI No. 20174090351432 del 4 de abril de 2017.

- La Oficina de Control Interno considera que la interventoría debería emitir conceptos independientes a los estudios de detalle de las diferentes unidades funcionales debido a que estos se asocian a diferentes hitos en el tiempo, los cuales dependen del plan de obras del concesionario.

#### 7.3.1.3 Suscripción del contrato de construcción

El capítulo V de la parte general del contrato de APP indica que el concesionario deberá haber celebrado con un contratista de construcción un (1) contrato de construcción para la ejecución de las intervenciones dentro de los doscientos cuarenta (240) días contados desde la suscripción del acta de inicio.

Durante la auditoría se evidenció que el concesionario cumplió con la obligación contractual; no obstante, no se evidenció seguimiento de verificación y control exhaustivo por parte de la interventoría, la cual manifestó gestión una vez cumplida la obligación por parte del concesionario. El 27 de marzo de 2017, la interventoría solicitó al concesionario una declaración juramentada donde se certifique que el contratista cumple con los respectivos requisitos.<sup>15</sup>

La Oficina de Control Interno considera que el área jurídica de la interventoría debe llevar a cabo seguimiento permanente a los documentos contractuales que se llegasen a elaborar en el transcurso del proyecto, obligación definida en la sección 5.3.3 (d) del anexo 4 del contrato de interventoría.

#### 7.3.1.4 Obtención de cierre financiero y desembolso de giros equity

En el capítulo II de la parte especial del contrato de concesión se indica que el plazo para que el concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el cierre financiero es de trescientos treinta días (330) desde la suscripción del acta de inicio. A la fecha el plazo continúa vigente; no obstante, durante la auditoría se evidenció gestión de seguimiento y control por parte de la interventoría y de la ANI para cumplir con esta condición precedente a la etapa de construcción.

En cuanto a los giros de equity previstos para ser desembolsados en la fase de construcción, se evidenció cumplimiento por parte del concesionario y seguimiento por parte de la interventoría. Se ha cumplido con el esquema de financiación del equity que se presenta en el numeral 4.4 de la parte especial del contrato de concesión.

La Oficina de Control Interno considera que se viene realizando una gestión adecuada de seguimiento por parte de la interventoría y de la ANI para obtener el cierre financiero dentro del plazo contractual.

<sup>15</sup> Radicado ANI No. 20174090320332 del 26 de marzo de 2017.

### 7.3.1.5 Disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de predios necesarios para intervenir la unidad funcional de inicio

En el inciso (e) del numeral 4.4 de la parte general del contrato de concesión se establece que el concesionario deberá demostrar que cuenta con disponibilidad de al menos el 40% de la longitud efectiva de los predios necesarios para la ejecución de las intervenciones a la unidad funcional por la que se dará inicio a la fase de construcción, unidad funcional 4 para el presente caso.

Una condición precedente a la disponibilidad mencionada es el plan de adquisición predial (PAP) del concesionario, el cual se entregó dentro del plazo contractual<sup>16</sup> y recibió la no objeción por parte de la interventoría el 21 de marzo de 2017<sup>17</sup>; no obstante, como se mencionó en la sección 7.3.1.1, el PAP es susceptible de modificación debido a la incertidumbre que se tiene sobre el diseño geométrico en las unidades funcionales 1 y 3.

La Oficina de Control Interno considera que la gestión predial en la unidad funcional 4, por parte del concesionario, así como el seguimiento por parte de la interventoría y de la ANI, ha sido adecuada para lograr la disponibilidad requerida como prerequisite de la etapa de construcción; sin embargo, no comparte la posición de la interventoría al dar no objeción a un PAP con un diseño geométrico susceptible a modificaciones<sup>18</sup>.

### 7.3.1.6 Obtención de licencias y permisos ambientales

El numeral 4.4 de la parte general del contrato de concesión indica que obtener las licencias y permisos requeridos por las autoridades ambientales para el inicio de las intervenciones de la primera unidad funcional, para el presente caso unidad funcional 4, es una condición precedente para el inicio de la fase de construcción.

Por su parte, en el apéndice técnico 6, del contrato de concesión, se establece que dentro de los requerimientos ambientales para la fase preoperativa, en caso de no requerir licencia ambiental, como es el caso de la unidad funcional 4, se tienen principalmente tres (3) obligaciones del concesionario:

- Elaborar el programa de adaptación de la guía ambiental (PAGA) o documento equivalente de forma previa al inicio de las intervenciones de cada unidad funcional.
- Elaborar los estudios a que haya lugar.
- Definir los permisos requeridos para el desarrollo de las intervenciones, incluyendo las que apliquen para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales. Una vez identificados, se deberán iniciar los trámites ante las autoridades ambientales competentes.

El seguimiento que hace la interventoría a estas obligaciones permite a la Oficina de Control Interno manifestar que hay una adecuada gestión en cuanto al PAGA y estudios requeridos.

<sup>16</sup> Radicado ANI No. 20174090178332 del 20 de febrero de 2017.

<sup>17</sup> Acta de reunión: Plan de Regularización No. 26 del 27 de marzo de 2017.

<sup>18</sup> Ver sección 7.3.1.1

Por otra parte, durante la auditoría se evidenció que el mayor inconveniente ambiental que se tiene a la fecha es la no remisión, por parte del concesionario, de los avances de los documentos de estudio de impacto ambiental (EIA) de la unidad funcional 1. Con base en el cronograma ambiental no objetado por la interventoría, la fecha máxima de radicación ante la autoridad ambiental competente era el 24 de febrero de 2017; por lo tanto, el 22 de marzo de 2017 la interventoría solicitó a la ANI la no objeción al inicio del periodo de cura correspondiente<sup>19</sup>.

La Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto a la gestión ambiental:

- El riesgo asociado a demoras en la obtención de las licencias ambientales es latente en el proyecto. Según el cronograma ambiental, el concesionario debía radicar ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) el EIA de la unidad funcional 1 el 24 de febrero de 2017; no obstante, a la fecha de la auditoría no se cuenta con radicación; por lo tanto, el proceso sancionatorio correspondiente se encuentra en curso.
- A pesar de que los permisos ambientales se han solicitado a las autoridades ambientales competentes, durante la auditoría se evidenció que no se ha obtenido ninguno; por lo tanto, la no obtención de los permisos ambientales requeridos en la unidad funcional 4 afectaría el inicio de la etapa de construcción dentro del plazo definido contractualmente.

#### *7.3.1.7 Cumplimiento de consulta previa a comunidades étnicas*

El 17 de septiembre de 2016 el concesionario solicitó ante el Ministerio del Interior certificación de presencia de comunidades indígenas y/o afrodescendientes tradicionales en el área de influencia del proyecto. Con base en las certificaciones se evidenció que el proyecto no requiere de consultas previas.

Por su parte, la interventoría hace seguimiento en sus informes mensuales de los trámites ante el Ministerio del Interior por parte del concesionario.

#### *7.3.1.8 Obtener y mantener en vigor las garantías establecidas en el capítulo XII de la parte general del contrato de concesión*

Para dar inicio a la fase de construcción, el concesionario debe obtener y mantener en vigor las garantías contempladas en el capítulo XII de la parte general del contrato de APP, donde se relacionan la garantía única de cumplimiento, la póliza de responsabilidad extracontractual y el seguro de daños contra todo riesgo. El diagnóstico que debe hacer la interventoría, como parte del seguimiento a las pólizas del concesionario, contempla<sup>20</sup>:

<sup>19</sup> Radicado ANI No. 20174090302282 del 22 de marzo de 2017.

<sup>20</sup> Numeral 5.2.4. Anexo 4 del contrato de interventoría – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo.

*"(...) efectuar un análisis de vigencia y aplicabilidad de pólizas y garantías a efectos de tener alertas sobre vencimientos de vigencias o sobre posibles hechos que pudieren afectar la efectividad de dichas garantías o situaciones que podrían constituirse en siniestros en virtud de cada contrato y de la Ley Aplicable." Subrayado por fuera de texto.*

Durante la auditoría se evidenció un mínimo seguimiento y control por parte de la interventoría a las pólizas del concesionario. En los informes mensuales de interventoría había ausencia de seguimiento a este tema. Se evidenció que la gestión de seguimiento y control a las pólizas del concesionario se ha venido efectuando, principalmente, por parte de la supervisión del proyecto, en conjunto con la empresa consultora SES Colombia S.A.S.

Con base en lo mencionado, la supervisión del proyecto solicitó ajustes al informe mensual de febrero de 2017 con el fin de que se evidenciara gestión de seguimiento y control al estado de las garantías otorgadas por el concesionario<sup>21</sup>; razón por la cual, la interventoría realizó las modificaciones correspondientes y las entregó a la ANI el 10 de abril de 2017<sup>22</sup>.

De otra parte, la supervisión del proyecto ha revisado y ha solicitado los ajustes pertinentes a las garantías del concesionario, quien ha hecho las modificaciones correspondientes a las pólizas de cumplimiento y de responsabilidad extracontractual; sin embargo, dentro de las solicitudes vigentes, se ha notificado al concesionario que debe activar la sección II de la póliza de daños contra todo riesgo<sup>23</sup>, citada a continuación:

*"Sección II – Amparo de construcción, reparación, rehabilitación y/o mejoramiento. Este seguro cubre los daños o pérdidas materiales a los bienes asegurados, descritos en la carátula de la póliza para la presente sección, causados directamente por los eventos que se relacionan a continuación y que ocurran durante la construcción, reparación, rehabilitamiento y/o mejoramiento, según corresponda de acuerdo a los términos del contrato"<sup>24</sup> Subrayado por fuera de texto.*

A la fecha, el concesionario no ha activado la sección II de la póliza de daños contra todo riesgo debido a que considera que no aplica para la fase en la que se encuentra el proyecto, a pesar de que en el corredor vial se llevan a cabo actividades de reparación y rehabilitación, entre otras.

La Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto al seguimiento y control de las garantías establecidas en el contrato de concesión:

- La Oficina de Control Interno solicita a la interventoría evidenciar en los informes mensuales subsiguientes a la auditoría seguimiento detallado a la gestión jurídica del concesionario. Se debe evidenciar un análisis de vigencia y aplicabilidad de pólizas y garantías a efectos de tener alertas sobre vencimientos de vigencias o sobre posibles hechos que pudieren afectar la efectividad de dichas garantías o situaciones que podrían

<sup>21</sup> Radicado ANI No. 20173050096371 del 30 de marzo de 2017.

<sup>22</sup> Radicado ANI No. 20174090379182 del 10 de abril de 2017.

<sup>23</sup> Radicado ANI No. 20173050092041 del 27 de marzo de 2017.

<sup>24</sup> Apéndice Financiero 3.3 del contrato de concesión No. 002 de 2016. Póliza Obras civiles.

constituirse en siniestros en virtud del contrato de concesión. Obligación definida en el anexo 4 del contrato de interventoría.

- La Oficina de Control Interno comparte la posición de la ANI, quien solicitó al concesionario activar la sección II de la póliza de daños contra todo riesgo. Asimismo, considera que la interventoría debe hacer seguimiento a este tema, al igual que a todos los relacionados con las pólizas del contrato de concesión.

#### 7.3.1.9 *Fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo*

Para dar inicio a la fase de construcción, el concesionario debe haber fondeado las subcuentas del patrimonio autónomo que así lo requieran, de conformidad con lo previsto en el contrato de concesión.

Durante la auditoría se evidenció que la interventoría hace un seguimiento adecuado a las diferentes cuentas del proyecto. Adicionalmente, la interventoría lleva registro actualizado de los movimientos mensuales propios del desarrollo del proyecto.

La Oficina de Control Interno considera que el seguimiento y control que hace la interventoría al fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo es apropiado. No se evidenciaron inconvenientes sobre este particular.

#### 7.3.1.10 *Obligaciones previstas en los apéndices y anexos del contrato que deben ser cumplidas durante la fase de preconstrucción*

La Oficina de Control Interno enfocó su atención en las siguientes obligaciones, que también son prerequisite para dar inicio a la fase de construcción:

- Plan de compensaciones socioeconómicas.
- Inventario y plan de traslado de redes existentes en el proyecto.
- Plan de obras.
- Estados financieros auditados y no auditados.

A continuación, se hace una síntesis del estado y seguimiento de las obligaciones mencionadas:

##### 7.3.1.10.1 *Plan de compensaciones socioeconómicas*

El seguimiento reportado por la interventoría en el informe mensual de febrero de 2017 indica que durante ese mes no se recibió el plan de compensaciones socioeconómicas, por parte del concesionario; no obstante, según el apéndice técnico 8 del contrato de concesión, gestión social, se estima que este plan debe ser entregado a la interventoría treinta (30) días después de recibida la no objeción al plan de adquisición predial, emitida por la interventoría el 21 de marzo de 2017; por lo tanto, el concesionario lo radicó en las oficinas de la interventoría el 24 de abril de 2017.

En la auditoría se evidenció que el plan de compensaciones socioeconómicas no tuvo entregas parciales por parte del concesionario.

La Oficina de Control Interno considera que la entrega parcial de los productos es importante para disminuir los diferentes riesgos presentes en el proyecto. Las entregas parciales, previas al vencimiento estipulado en los plazos contractuales, previene objeciones y retrasos en los diferentes hitos del proyecto. Siendo el plan de compensaciones socioeconómicas una condición precedente para dar inicio a la fase de construcción, requiere de la no objeción por parte de la interventoría y de la ANI dentro del tiempo que queda de la etapa de preconstrucción, el cual vence el 16 de julio de 2017; por lo tanto, se recomienda a la interventoría incrementar su gestión de apoyo al concesionario para disminuir la incertidumbre del cumplimiento de las diferentes obligaciones presentes en el contrato de concesión. Esto se logra al fomentar entregas parciales de los productos, previas al vencimiento establecido en los plazos contractuales.

#### 7.3.1.10.2 Inventario y plan de traslado de redes existentes en el proyecto

En la auditoría se evidenció que el inventario de redes se entregó, por parte del concesionario, dentro del plazo contractual; no obstante, este insumo no ha recibido no objeción por parte de la interventoría. En las objeciones entregadas a los estudios de detalle del concesionario no se evidenciaron comentarios sobre este tema<sup>25</sup>.

Por otra parte, el plan de traslado de redes lo entregó el concesionario dentro del plazo contractual, el cual tuvo observaciones por parte de la interventoría y fue no objetado el 24 de marzo de 2017; sin embargo, la interventoría aclaró que la no objeción no exime al concesionario de su responsabilidad por la elaboración de los ajustes a que haya lugar, de acuerdo a lo establecido en el apéndice técnico 5 del contrato de concesión<sup>26</sup>.

Por otra parte, la parte en el numeral 4.5 (c) de la parte especial del contrato de concesión establece que el valor estimado de redes que el concesionario deberá aportar a la subcuenta de redes corresponde a \$1,605,000,000<sup>27</sup>; sin embargo, en el presupuesto del plan de traslado de redes no objetado por la interventoría se estimaron \$2,539,500,641<sup>28</sup>, referentes únicamente a redes secas, como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 9 – Presupuesto manejo de redes secas concesionario

TIPO	UF1	UF2	UF3	UF4
COMUNICACIONES	\$ 205,307,647	\$ 178,166,326	\$ -	\$ 261,501,815
ENERGIA	\$ 857,683,972	\$ 145,328,466	\$ -	\$ 237,443,149
GAS	\$ 357,110,086	\$ -	\$ -	\$ 296,959,179
TOTAL	\$ 1,420,101,705	\$ 323,494,792	\$ -	\$ 795,904,144

<sup>25</sup> Radicado ANI No. 20174090351432 del 4 de abril de 2017.

<sup>26</sup> Radicado ANI No. 20174090314082 del 27 de marzo de 2017.

<sup>27</sup> Pesos corrientes de 2013.

<sup>28</sup> Pesos corrientes de 2017.

TIPO	UF1	UF2	UF3	UF4
GRAN TOTAL	\$ 2,539,500,641			

Fuente: elaboración propia a partir de presupuesto entregado mediante Rad ANI No. 20174090339062 del 31 de marzo de 2017.

El presupuesto de redes del concesionario implica un sobrecosto de aproximadamente 160% con respecto a lo estimado en el contrato de concesión. Según el numeral 8.2 8 (e) del contrato de concesión, si el valor estimado de redes tiene un sobrecosto entre 120% y 200%, el concesionario debe asumir el 30% de los costos adicionales y la ANI el 70% de los costos adicionales al valor estimado de redes; no obstante, durante la auditoría no se evidenció que la interventoría haya alertado a la ANI sobre el riesgo asociado al sobrecosto por manejo de redes.

La Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto al inventario y plan de traslado de redes existentes en el proyecto:

- La interventoría debe evidenciar un concepto de objeción o no objeción sobre el inventario de redes del concesionario ya que esto es una condición precedente al inicio de la fase de construcción, prevista para julio de 2017.
- La interventoría debe conceptuar sobre el sobrecosto asociado al plan de traslado de redes ya que el numeral 1 (j) del plan de cargas de interventoría indica que se debe diseñar e implementar un sistema dedicado a la identificación y previsión de los principales riesgos asociados con el contrato de concesión, que permita prever, organizar y realizar acciones frente a la posibilidad de materialización de riesgos y minimización de impactos, que pudieran poner en riesgo la viabilidad y buena ejecución del contrato de concesión.

#### 7.3.1.10.3 Plan de obras

El plan de obras de todas las unidades funcionales debe ser entregado por el concesionario dentro de los doscientos setenta (270) días posteriores a la suscripción del acta de inicio, plazo vencido el 17 de abril de 2017. El producto se radicó en la ANI el 20 de abril de 2017<sup>29</sup> y se encuentra en revisión por parte de la interventoría.

En la auditoría se evidenció que el plan de obras no tuvo entregas parciales por parte del concesionario; no obstante, como se mencionó en la sección 7.3.1.10.1, la Oficina de Control Interno considera que la entrega parcial de los productos es fundamental para disminuir los diferentes riesgos presentes en el proyecto. Las entregas parciales, previas al vencimiento estipulado en los plazos contractuales, previene objeciones y retrasos en los diferentes hitos del proyecto.

#### 7.3.1.10.4 Estados financieros auditados y no auditados

<sup>29</sup> Radicado ANI No. 20174090413202 del 4 de abril de 2017.



El concesionario debe presentar a la ANI y al interventor los estados financieros auditados del concesionario y del patrimonio autónomo, a 31 de diciembre y 30 de junio y no auditados en forma trimestral, según lo establecido en el numeral 4.2 (q) de la parte general del contrato de concesión.

Durante la auditoría se evidenció que la gestión relacionada con los estados financieros auditados del patrimonio autónomo<sup>30</sup>, así como la gestión asociada a los estados financieros no auditados, no presenta irregularidades; sin embargo, a la fecha no se cuenta con los estados financieros auditados del concesionario, a pesar de que la interventoría ha hecho las solicitudes correspondientes<sup>31</sup> y de que se ha iniciado un proceso sancionatorio debido a este incumplimiento.

La Oficina de Control Interno considera que la supervisión del proyecto y la interventoría han llevado a cabo una gestión adecuada de seguimiento a los estados financieros auditados y no auditados; no obstante, se recomienda concentrar los esfuerzos en la obtención de los estados financieros auditados del concesionario.

7.3.2 Atención a puntos críticos en el corredor vial existente

En el informe mensual de interventoría de febrero de 2017 se relacionaron diecinueve (19) puntos críticos que requieren atención prioritaria en las unidades funcionales 2, 3 y 4, identificados, en su mayoría, en el mes de octubre de 2016. El estado de los sitios representa un riesgo a la operación del corredor vial, así como a la seguridad y comodidad de los usuarios. Se tienen sitios en los que se identificó inestabilidad de taludes y fallas de alta severidad en el pavimento. A continuación, se muestran ejemplos de los sitios críticos:

<p>Foto 1. Inestabilidad PR 13+400</p> 	<p>Foto 2. Falla pavimento PR95+130 – PR95+197</p> 
<p>Fuente: Informe de interventoría de febrero de 2017</p> <p>Fenómeno de remoción en masa. Las partículas se han ido depositando de manera continua en la calzada de la vía. A febrero de 2017 se encontraba sin intervenir.</p>	<p>Fuente: Informe de interventoría de febrero de 2017</p> <p>Presencia de fisuras longitudinales que evidencian desplazamientos posible pérdida de banca por ausencia de estructura de confinamiento. A febrero de 2017 se encontraba sin intervenir.</p>

<sup>30</sup> Radicado ANI No. 20174090415282 del 21 de abril de 2017.

<sup>31</sup> Radicado ANI No. 20174090174472 del 17 de febrero de 2017.

A pesar de que los sitios se identificaron en 2016, en el informe mensual de interventoría de febrero de 2017 se indica que no se han hecho las intervenciones correspondientes; no obstante, la interventoría ha manifestado diligencia al solicitar al concesionario que se tomen las medidas pertinentes de manera inmediata con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios<sup>32</sup>.

Por otra parte, el tratamiento a los movimientos de remoción en masa del PR 13+400 (ver Foto 1), localizado en la unidad funcional 2, ha generado una controversia entre el concesionario y la ANI ya que este sector hizo parte del contrato No. 656 de 2009 suscrito por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) con el consorcio Vías Nacionales<sup>33</sup>, cuya garantía de estabilidad de obra se encontraba vigente en el momento del deslizamiento, 21 de junio de 2016.

El concesionario, mediante radicado ANI No. 2016-409-102393-2 del 10 de noviembre de 2016, solicitó la intervención de la ANI ante el INVIAS para que este último hiciera efectiva la garantía de estabilidad de obra. La ANI hizo la solicitud el 9 de diciembre de 2016<sup>34</sup>; no obstante, el 16 de diciembre de 2016 el INVIAS informó que no haría efectiva la garantía, debido a que este evento obedeció a factores no atribuibles a quién ejecutó el contrato No. 656 de 2009.<sup>35</sup>

La ANI ha manifestado que la intervención es obligación del concesionario, ya que éste debe recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre al momento de su entrega y es su obligación asegurarla con la cobertura de todo riesgo y efectuar las intervenciones necesarias para cumplir con los niveles de servicio pactados en el contrato de concesión<sup>36</sup>.

La Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto al tratamiento de los puntos críticos:

- A pesar de que los sitios críticos se identificaron en 2016, durante la auditoría se evidenció que la mayoría de ellos no se han intervenido, lo que incrementa su probabilidad de falla; por lo tanto, la interventoría debe continuar con el seguimiento y control al tratamiento de los puntos críticos. Se recomienda que a partir de un trabajo en conjunto con el concesionario se propongan y se implementen alternativas de rehabilitación que disminuyan el riesgo que representan estos puntos para la seguridad de los usuarios del corredor vial. En caso de que el concesionario se oponga a intervenir los puntos críticos, la interventoría debe proponer a la ANI mecanismos alternativos a la solución de conflictos (MASC).

<sup>32</sup>Se tiene el caso de la inestabilidad en el PR 13+400 (radicado ANI No. 20174090349032 del 3 de abril de 2017) y el caso de la solicitud de un plan de contingencia para derrumbes sobre la vía en el PR 18+500, PR 25+130, PR 27+780 y PR 30+770 (radicado ANI No. 20164091074332 del 24 de noviembre de 2016).

<sup>33</sup> Composición accionaria: Mario Alberto Huertas Cotes (80%), Meyan S.A (20%), según la Resolución No. 03239 del 30 de mayo de 2009.

<sup>34</sup> Radicado ANI No. 20163050384211 del 9 de diciembre de 2016.

<sup>35</sup> Radicado ANI No. 20173050005301 del 12 de enero de 2017.

<sup>36</sup> Ibid.

- El tratamiento a estos puntos críticos argumenta la posición de la ANI al solicitar al concesionario la activación de la sección II de la póliza de daños contra todo riesgo, descrita en la sección 7.3.1.8, ya que de esta manera se cubren los posibles daños o pérdidas materiales a los bienes asegurados en las zonas continuas a los sitios que requieren de intervención.

### 7.3.3 Rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor existente

La Oficina de Control interno considera pertinente analizar los temas que se relacionan a continuación, asociados a las labores de rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor existente, realizadas por el concesionario bajo seguimiento y control de la interventoría:

#### 7.3.3.1 Rehabilitación y mantenimiento

En el informe de mensual de interventoría de febrero de 2017, se relaciona el control a las actividades de rehabilitación y mantenimiento que lleva a cabo el concesionario en el corredor vial.

Dentro de las actividades de rehabilitación, que buscan recuperar el nivel de servicio de un pavimento en uso, se ha venido implementando *actividades de "tapa huecos" (plasteo)*, que según la interventoría corresponde a actividades superficiales sobre la carpeta asfáltica, sin retiro de la carpeta asfáltica existente o excavación, lo que se evidencia en las siguientes fotografías:

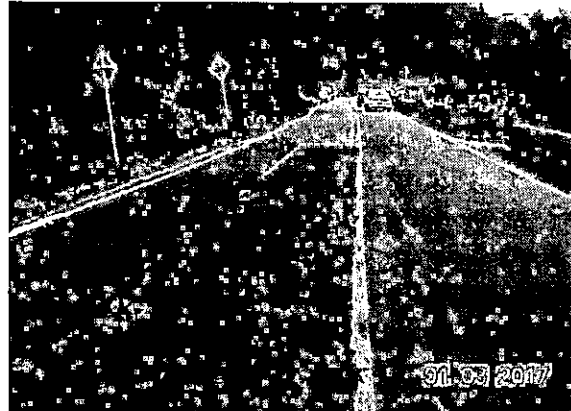
Foto 3. Plasteo UF2 PR 49+460



Fuente: Informe de interventoría de febrero de 2017

Intervención de la carpeta asfáltica mediante *actividades de tapa huecos* en la unidad funcional 2.

Foto 4. Plasteo UF3 PR 98+528



Fuente: Informe de interventoría de febrero de 2017

Intervención de la carpeta asfáltica mediante *actividades de tapa huecos* en la unidad funcional 3.

No obstante lo anterior, en las especificaciones técnicas definidas en el contrato de concesión no se considera las *actividades de "tapa huecos"* como obras de rehabilitación de pavimentos asfálticos de carreteras<sup>37</sup>. Según la *Guía Metodológica para el Diseño de Obras de Rehabilitación de Pavimentos Asfálticos de Carreteras*, adoptada por la Resolución 743 de 2009 del Ministerio de

<sup>37</sup> Sección 2.1 (a)(v) Apéndice técnico 3: especificaciones generales.

Transporte, dentro de los tratamientos de preparación con el fin de garantizar un adecuado comportamiento del pavimento asfáltico se tiene: sello de fisuras, parcheo y bacheo, capa de nivelación y fresado, entre otros.

Una actividad superficial sobre la carpeta asfáltica, sin retiro de la carpeta asfáltica existente o excavación, definida en las especificaciones contractuales es, por ejemplo, la capa de nivelación, definida de la siguiente manera:

*"La capa de nivelación se coloca directamente sobre el pavimento existente para rellenar las deformaciones de éste, eliminando diferencias de nivel inconvenientes. Esta capa se suele construir con una mezcla del tipo concreto asfáltico. La superficie de esta capa, que debe ser razonablemente lisa, sirve de soporte a la capa de rodadura, sea que ésta se coloque como tratamiento de restauración o como alternativa de refuerzo"<sup>38</sup> Subrayado por fuera de texto.*

La Oficina de Control Interno considera que las *actividades de "tapa huecos"* implementadas por el concesionario no cumplen con las especificaciones técnicas, en su lugar se deben implementar otras alternativas de rehabilitación, como la capa de nivelación, con el fin de garantizar un adecuado comportamiento del pavimento asfáltico. Lo anterior evidencia falencias en la gestión por parte de la interventoría en la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas, definida como una obligación del contrato de interventoría.<sup>39</sup>

Por otra parte, durante la auditoría se evidenció que se ha iniciado un proceso sancionatorio debido al incumplimiento, por parte del concesionario, del indicador E12, asociado al estado de la señalización horizontal<sup>40</sup>. La Oficina de Control Interno comparte la posición de la interventoría y de la supervisión del proyecto debido a que se debe asegurar el cumplimiento de los indicadores que permiten evaluar el estado de un corredor concesionado.

### 7.3.3.2 Operación

La interventoría llevó a cabo una verificación del tráfico y recaudo del concesionario, en el único peaje que se encuentra en operación, El Picacho. La obligación, definida en el contrato de interventoría<sup>41</sup>, establece lo siguiente:

*"Si la confiabilidad resulta ser inferior al 99%, el interventor deberá efectuar un análisis más pormenorizado de los hechos, con el fin de determinar el grado de confiabilidad en la operación y administración del recaudo de peaje y presentará un informe a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura"*

Durante la auditoría se evidenció que la interventoría llevó a cabo los aforos vehiculares de revisión durante la semana del 11 de febrero al 17 de febrero, obteniendo confiabilidades

<sup>38</sup> Sección 4.1.1.3, Guía metodológica para el diseño de obras de rehabilitación de pavimentos asfálticos de carreteras (Ministerio de Transporte, 2008).

<sup>39</sup> Numeral 5.3.1(b), Anexo 4 del contrato de interventoría – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo.

<sup>40</sup> Radicado ANI No. 20174090410532 del 20 de abril de 2017.

<sup>41</sup> Numeral 5.3.3(e), Anexo 4 del contrato de interventoría – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo.

inferiores al 99% al discriminar por categoría de vehículos; no obstante, la interventoría reportó una confiabilidad total por paso que cumple con la obligación contractual:

Tabla 10 – Confiabilidad peaje El Picacho

Fecha	Interventoría	Concesionario	Diferencia	Confiabilidad total paso (%)	Confiabilidad por categoría (%)
11/02/2017	1979	1980	1	99.95%	95.10%
12/02/2017	2116	2115	1	99.95%	95.70%
13/02/2017	2083	2085	2	99.90%	92.32%
14/02/2017	2071	2071	0	100.00%	92.76%
15/02/2017	2140	2137	3	99.86%	90.89%
16/02/2017	2214	2218	4	99.82%	90.97%
17/02/2017	2458	2459	1	99.96%	92.15%
Promedios	2152	2152	2	99.9%	92.8%

Fuente: elaboración propia a partir de resultados reportado en informe mensual de interventoría de febrero de 2017.

Las diferencias más representativas se presentan en los conteos para las categorías CAT III, CAT IV y CAT V. El análisis al respecto presentado en el informe mensual de interventoría de febrero de 2017 se cita a continuación:

*“Durante el aforo se presentan casos en los que la categoría posiblemente no corresponde, principalmente en categorías III, IV y V. Esto puede deberse a que para la auditoría presente solo se aplica el beneficio contemplado en la Resolución No. 4596 de 2007 a los vehículos en los que puede identificarse visualmente que no cuentan con carga, como lo son el caso de los planchones, camiones no carpados o con reja. De esta manera, al no ser posible corroborar que el vehículo se encuentre vacío es contado como categoría plena, según el número de ejes con los que cuente, independientemente de que no todos estén en contacto con la capa de rodadura”.*

Adicionalmente, la Oficina de Control Interno evidenció que ente el 15 y el 21 de diciembre de 2016 la interventoría llevó a cabo un informe de confiabilidad en el que tampoco se obtuvieron las confiabilidades esperadas; por lo tanto, la supervisión del proyecto, en febrero de 2017, solicitó a la interventoría el informe detallado donde se analizan los hechos, con el fin de determinar el grado de confiabilidad en la operación y administración del recaudo de peaje<sup>42</sup>.

Por su parte, la interventoría dio alcance al comunicado de la ANI el 20 de febrero de 2017<sup>43</sup>, donde argumentó que los resultados obtenidos se debieron, en parte, a que, en el control realizado por la interventoría, el concesionario se negó a la instalación de dispositivos requeridos para el chequeo; no obstante, la interventoría se comprometió a realizar un análisis más

<sup>42</sup> Radicado ANI No. 20173050032851 del 6 de febrero de 2017.

<sup>43</sup> Radicado ANI No. 20174090180722 del 20 de febrero de 2017.

pormenorizado de los hechos con el fin de determinar las posibles causas de las discrepancias encontradas durante los aforos realizados y el grado de confiabilidad en la operación y administración de recaudo de peaje.

Durante la auditoría hecha por la Oficina de Control Interno se evidenció que la interventoría no ha entregado a la ANI el análisis pormenorizado a partir de la instalación de los dispositivos programada para el 27 de febrero de 2017.

La Oficina de Control Interno concluye que la interventoría debe cumplir a cabalidad con la obligación contractual de analizar de manera detallada las razones de obtener confiabilidades inferiores al 99% en el aforo vehicular, análisis que debe presentar en un informe a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura.

#### 7.3.4 Gestión sobre el valor presente de recaudo de peaje

En el numeral 1.133 de la parte general del contrato de concesión se define recaudo de peaje de la siguiente manera:

*"Corresponde al resultado de multiplicar el tráfico efectivo de las estaciones de peaje por la tarifa de cada categoría vehicular para un periodo determinado, neto del impuesto al valor agregado, de los valores por contribución al fondo de seguridad vial, de otra sobretasa o similar que tenga destinación diferente al proyecto o de otros tributos de orden nacional (...)"*

No obstante lo anterior, en el informe de interventoría de febrero de 2017 se evidenció que el cálculo de recaudo de peaje que afecta el valor del VPIP (valor presente al mes de referencia del recaudo de peaje) se ha estimado, entre julio de 2016 y febrero de 2017, sin descontar sobrantes y ajustes por operación. A febrero de 2017 el recaudo de peajes acumulado, calculado por la interventoría en pesos corrientes, se estimó en un valor superior a \$4,700 millones.

Durante la auditoría se evidenció que, durante el mes de marzo de 2017, se llevaron a cabo reuniones con la participación del concesionario, la interventoría y la ANI con el fin de definir la forma adecuada de certificar el VPIP por parte de la fiduciaria. Con base en las reuniones, se obtuvo el compromiso de calcular el recaudo de peaje según lo establecido en el numeral 1.133 de la parte general del contrato de concesión.

Con respecto a la gestión sobre el valor presente de recaudo de peaje, se tienen las siguientes observaciones:

- La Oficina de Control Interno considera que el seguimiento del ingreso de dinero al fideicomiso a causa de recaudo obtenido en la caseta de peaje que actualmente se encuentra en operación, El Picacho, no ha sido adecuado ya que se han reportado valores de recaudo de peaje que incluyen sobrantes y ajustes por operación, desde julio de 2016.
- El contrato de concesión establece que la terminación de la etapa de operación y mantenimiento se encuentra condicionada al VPIP; por lo tanto, se deben corregir los

valores reportados a la fecha de este indicador, al considerar que una de las obligaciones de la interventoría es revisar que el ingreso de dinero al fideicomiso corresponda al recaudo de peaje obtenido en cada caseta de peaje.

### 7.3.5 Convenio con la Policía de Carreteras

Dentro de las condiciones para la operación y mantenimiento, del corredor Bucaramanga-Pamplona, establecidas en el apéndice técnico 2 del contrato de APP se tiene que el concesionario debe suscribir un convenio con la Policía de Carreteras. En el evento en que pasados treinta (30) días desde la suscripción del acta de inicio no hubiese sido posible la suscripción, la ANI se incorporará en el proceso de diálogo para establecer las condiciones definitivas del convenio.

Por su parte, la interventoría debe elaborar y suscribir, conjuntamente con la ANI y el concesionario los convenios asociados a la ejecución del proyecto, según lo establecido en las funciones generales del área administrativa definidas en el anexo 4 del contrato de interventoría<sup>44</sup>.

A la fecha no se tiene suscrito un convenio con la Policía de Carreteras; sin embargo, durante la auditoria se evidenció la gestión correspondiente por parte del concesionario y de la ANI. No se evidenció gestión por parte de la interventoría.

El 22 de noviembre de 2016, por medio de correo electrónico la supervisión del proyecto remitió a la interventoría minuta del convenio para su revisión y comentarios; no obstante, esta última no llevo a cabo la gestión solicitada. Adicionalmente, sin haber emitido concepto alguno, el 9 de diciembre de 2016 la interventoría, por medio de correo electrónico, solicitó acompañamiento de la ANI para tramitar el convenio con la Policía de Carreteras.

El 17 de marzo de 2017 la supervisión del proyecto solicitó al brigadier general de la Dirección de Tránsito y Transporte la suscripción del convenio<sup>45</sup>, el cual fue remitido en original el 1 de febrero de 2017 a la Policía Nacional<sup>46</sup>. La interventoría no intervino en esta gestión.

La Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto al convenio con la Policía de Carreteras:

- La supervisión y el concesionario han adelantado una gestión adecuada para obtener el convenio con la Policía de Carreteras.
- A pesar de que la interventoría debe elaborar y suscribir, conjuntamente con la ANI y el concesionario los convenios asociados a la ejecución del proyecto, durante la auditoría no se evidenció la gestión correspondiente para suscribir el convenio con la Policía de Carreteras.

<sup>44</sup> Inciso (a) Área Administrativa, numeral 5.3.1.

<sup>45</sup> Radicado ANI No. 20173050082531 del 17 de marzo de 2017.

<sup>46</sup> Radicado ANI No. 20174090105492 del 1 de febrero de 2017.

- La Oficina de Control Interno considera que la interventoría debe hacer seguimiento a los convenios que se suscriban en la ejecución del proyecto. Esto es una obligación y es de vital importancia para una adecuada ejecución del contrato de concesión.

## 8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

En la siguiente tabla se presenta la calificación obtenida para la interventoría, Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S, a partir de la auditoría hecha por la Oficina de Control Interno en abril de 2017:

Tabla 11 - Resultados de calificación MED de abril de 2017

		0-20		21-40		41-60		61-80		81-100	
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto					
		<b>Calificación desempeño de interventoría CARRETERO</b>									
<b>Id</b>	<b>Componente</b>										
01	Gestión Administrativa										61.98
02	Gestión Técnica										70.05
03	Gestión Financiera										67.82
04	Gestión Jurídica						57.97				
05	Gestión de Aforo y Recaudo										73.11
06	Gestión Ambiental										66.79
07	Gestión Social										66.79
08	Gestión Predial										70.50
<b>Promedio General =</b>		<b>66.88</b>									

La calificación general de los ocho (8) componentes es de 66.88 sobre 100. Este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, el cual sirve como mecanismo de mejora continua a la gestión de la interventoría.

En los siguientes subcapítulos se precisan los aspectos considerados en la evaluación, así como la calificación obtenida por cada uno de los componentes por parte de la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S.

### 8.1 Evaluación del desempeño de la interventoría

En la auditoría realizada el 21 y 24 de abril de 2017 el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría. Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:



1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la ANI y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto de la Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. **Ambiental:** el actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.

7. Social: este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del plan de gestión social básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
8. Predial: este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

La verificación de cada uno de los componentes y sus respectivos criterios (ítems de evaluación), valorados por la Oficina de Control Interno, está en función del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría. Los criterios de cada componente evaluado que dan valor a la gestión de la interventoría y las sugerencias por parte de la Oficina de Control Interno se presentan a continuación:

#### 8.1.1 Desempeño del componente administrativo

*Calificación Obtenida: 61.98*

Criterios del componente administrativo que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría cuenta con una estructura organizacional definida para el proyecto, y tienen al servicio de la ANI los recursos humanos y técnicos mínimos. En los informes mensuales de interventoría relaciona el recurso humano con el que cuenta para la ejecución del contrato, así mismo, asimismo en el plan de calidad tiene definido un organigrama específico para el proyecto.
- La interventoría tiene implementado un sistema de gestión de calidad idóneo donde se trabaja por procesos. El objeto de este plan de calidad es la documentación de la planificación de las actividades propias del proyecto bajo los lineamientos establecidos en el contrato de interventoría.
- La interventoría realiza un control idóneo a los ensayos de laboratorio de los materiales usados en el desarrollo de los trabajos de concesión por medio de un laboratorio acreditado. Por ejemplo, en los informes mensuales de interventoría se evidenció seguimiento a los materiales utilizados en las mezclas asfálticas para las actividades de rehabilitación y mantenimiento requeridas en el proyecto.

Se tienen las siguientes observaciones sobre la gestión administrativa:

- A pesar de que en el plan de calidad se definen indicadores de seguimiento a la gestión de interventoría, no se evidenció seguimiento a los indicadores en los informes mensuales.
- El 13 de septiembre de 2016 la ANI llevó a cabo en la oficina de la interventoría de Bucaramanga una revisión a las obligaciones contractuales de personal y recursos físicos para la ejecución del contrato No. 239 de 2016. Dentro de las observaciones emitidas por la ANI se tuvo que en ésta oficina no se contaba con equipos de cómputo de última generación de propiedad de la interventoría. En el desarrollo de la auditoría no se evidenció que se haya subsanado esta observación; por lo tanto, la interventoría no cuenta con los equipos de cómputo necesarios para atender los compromisos derivados de su contrato. Obligación definida en el numeral 6.2 (d) del anexo 4 del contrato de interventoría.
- La interventoría no lleva a cabo una verificación exhaustiva a la suscripción de los diferentes contratos que se celebren entre el concesionario y terceros. Por ejemplo, durante la auditoría no se evidenció soporte de la suscripción de los contratos del concesionario con terceros ni comunicados de la interventoría al concesionario donde se valide la suscripción de los mismos.
- El área jurídica de la interventoría debe llevar a cabo seguimiento permanente a los documentos contractuales que se llegasen a elaborar en el transcurso del proyecto, obligación definida en el inciso (d) del anexo 4 del contrato de interventoría.
- Durante la auditoría, no se evidenció diligencia por parte de la interventoría en la suscripción del convenio con la Policía de Carreteras.

#### 8.1.2 Desempeño del componente técnico

*Calificación obtenida: 70.05*

Criterios del componente técnico que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría realiza videos mensuales en el que se muestra el estado de la vía, de acuerdo a lo estipulado en el programa de la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República "Rodando la Vía", de tal manera que se presente el avance que tiene el proyecto en función al cronograma de actividades pactado entre el concesionario y la ANI.
- La interventoría lleva un registro organizado, metódico y periódico de los ensayos de control de calidad de las obras del concesionario. Lleva un seguimiento y control exhaustivo a los materiales utilizados en las mezclas asfálticas para las actividades de rehabilitación y mantenimiento.

Se tiene la siguiente observación a la gestión técnica:

- La interventoría debe verificar que el Concesionario brinde el apoyo necesario a la Policía de Carreteras (POLCA) entre otros para la definición de los puntos de instalación de los equipos de monitoreo de tráfico del concesionario.

#### 8.1.3 Desempeño del componente financiero

*Calificación obtenida: 67.82*

Criterios del componente financiero que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría revisa de manera exhaustiva los estados financieros reportados por la fiduciaria Davivienda. Por ejemplo, hace un seguimiento detallado a lo reportado en los balances generales, donde se relacionan los activos, los ingresos y egresos de cada unidad funcional, entre otros.

Se tienen las siguientes observaciones a la financiera:

- En los informes mensuales de interventoría no se discrimina el recaudo obtenido por categoría de vehículo.
- El valor del VPIP reportado a la fecha considera un valor de recaudo que no excluye sobrantes ni ajustes por operación.

#### 8.1.4 Desempeño del componente jurídico

*Calificación obtenida: 57.97*

Criterios del componente jurídico que dan valor a la gestión de la interventoría:

- Se ha implementado una matriz donde se identifican periódicamente los riesgos del desarrollo del contrato de interventoría.

Se tienen las observaciones a la gestión jurídica de la interventoría:

- No se evidenció gestión de revisión de los valores de las garantías.
- El seguimiento a la gestión jurídica que se presenta en los informes de interventoría es muy general. Se presentan las obligaciones contractuales de la interventoría y se describe de manera general los procedimientos que se llevan a cabo para cada una de ellas.
- Se han atendido las observaciones de la ANI con respecto al seguimiento a las pólizas del concesionario. En un principio, los informes de interventoría carecían de seguimiento a la cobertura de pólizas.

### 8.1.5 Desempeño del componente de aforos y recaudo

*Calificación obtenida: 73.11*

Criterios del componente de aforos y recaudo que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría cuenta con una guía de auditoría que permite conocer las pruebas y verificaciones que se realizan sobre el sistema de información que utiliza el concesionario para tránsito y recaudo en los peajes. Ha diseñado e implementado formatos propios para el proyecto.
- El seguimiento remoto a las estaciones de peaje lo lleva a cabo una firma externa, ACR; no obstante, la interventoría lleva a cabo auditorías adicionales a la gestión de esta firma.
- Dentro de su archivo, la interventoría cuenta con los registros filmicos y fotográficos obtenidos en sitios recaudo, disponibles cuando son requeridos por la ANI.
- En general, la gestión que viene desarrollando la interventoría, para el componente de aforos y recaudo es idónea; no obstante, se debe resolver con prontitud la controversia con el concesionario a causa de la obtención de confiabilidades inferiores al 99% en la estación de peaje El Picacho.

### 8.1.6 Desempeño del componente ambiental

*Calificación obtenida: 66.79*

Criterios del componente ambiental que dan valor a la gestión de la interventoría:

- Durante la auditoría se evidenció que la interventoría realiza seguimiento al manejo de aguas industriales que lleva a cabo el concesionario en ejercicio de sus trabajos de construcción y/o mantenimiento.
- La interventoría verifica y corrobora las muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua, y ruido. Esto se evidenció, por ejemplo, en el capítulo 7.1.5 del informe mensual de interventoría de febrero de 2017.
- La interventoría ejerce control idóneo sobre los insumos pétreos suministrados por los proveedores del proyecto. Dentro de las actividades de control se evidenció verificación de permisos de las fuentes de materiales e inspecciones ambientales en campo durante la colocación de los insumos en las actividades de mantenimiento; por ejemplo, de parcheo y bacheo.

Por otra parte, se tienen las siguientes observaciones a la gestión ambiental:

- A la fecha no se cuenta con permisos ambientales; no obstante, las solicitudes se han hecho a las autoridades ambientales correspondientes. La no obtención de los permisos ambientales requeridos en la unidad funcional 4 afectaría el inicio de la etapa de construcción dentro del plazo definido contractualmente.
- La interventoría debe relacionar el seguimiento a los indicadores ambientales del concesionario dentro del capítulo ambiental de sus informes mensuales. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría lleva a cabo el seguimiento correspondiente a los indicadores ambientales del concesionario; sin embargo, no lo detalla en los informes de interventoría. Esto es una obligación establecida en el numeral 5.3.3 (f) de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría (anexo 4 del contrato de interventoría).

#### 8.1.7 Desempeño del componente social

*Calificación obtenida: 66.79*

Criterios del componente social que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría efectúa reuniones con la comunidad, como mecanismo de control, para garantizar que no se den falsas expectativas en la ejecución del proyecto.
- La interventoría recibe, registra, tramita y responde de fondo las sugerencias, quejas, peticiones, reclamos o denuncias de las partes interesadas, gestiona su naturaleza y analiza su frecuencia e impacto. El estado actualizado de las comunicaciones lo reporta en sus informes mensuales.
- La interventoría verifica de manera idónea el cumplimiento, por parte del concesionario, de las obligaciones sociales establecidas contractualmente y el desarrollo e implementación de los planes y programas de gestión social. Para ello utiliza diferentes herramientas. Por ejemplo, implementa una lista de chequeo donde relaciona el estado y el cumplimiento en los tiempos contractuales de las diferentes obligaciones.

De otra parte, se tienen las siguientes observaciones a la gestión social:

- En los informes mensuales de interventoría no se evidenció análisis sobre los indicadores que presenta el concesionario en los informes mensuales de gestión social, lo cual es una obligación establecida en el numeral 5.3.3 (g) de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría (anexo 4 del contrato de interventoría).
- La Oficina de Control Interno recomienda a la interventoría adicionar en sus informes mensuales el consolidado de mano de obra local que realiza el concesionario. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría lleva a cabo la gestión correspondiente; no obstante, no la incluye en el capítulo social de sus informes mensuales.

### 8.1.8 Desempeño del componente predial

*Calificación obtenida: 70.50*

Criterios del componente predial que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría lleva un control gráfico de la gestión predial en el proyecto. Adicional a la verificación que implementa sobre la sabana predial, ha implementado formatos propios de seguimiento y control a la gestión predial del concesionario.
- En general, la gestión que viene desarrollando la interventoría, para el componente predial es idónea; no obstante, la Oficina de Control Interno no comparte la posición de dar una no objeción a un plan de adquisición predial con un diseño geométrico que se encuentra objetado.

### 8.2 Evaluación del desempeño de la supervisión

#### 8.2.1 Matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme

Dentro del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte de la ANI se cuenta con diferentes herramientas para fomentar el control en la gestión que lleva a cabo la supervisión de los proyectos concesionados.

Uno de los instrumentos que hace parte del proceso mencionado es la matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme<sup>47</sup>, en la cual se describen las diferentes obligaciones de la supervisión al igual que los controles implementados para asegurar una adecuada ejecución. La matriz cuenta con criterios generales que aplican a todo tipo de proyecto relacionado con infraestructura de transporte y con criterios específicos para los diferentes modos: carretero, aeroportuario, férreo y portuario.

En la auditoría se revisaron los criterios generales y del modo carretero que aplican para la supervisión del proyecto Bucaramanga-Pamplona. La Oficina de Control Interno tiene los siguientes comentarios al respecto:

#### 8.2.1.1 Criterios generales

Durante la auditoría se evidenció que la supervisión del proyecto tiene procedimientos definidos para las actividades establecidas en los criterios generales de la matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme:

- Verificación de la oportunidad en entrega de los informes mensuales de interventoría.

<sup>47</sup> Disponible en [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co), pestaña "Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión – Producto no conforme".

- Verificación de la oportunidad en entrega del informe mensual por parte del equipo de supervisión.
- Verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos, operativos, financieros, ambiental, social, predial y de mantenimiento en los informes mensuales de interventoría.
- Verificación del cumplimiento a la citación del comité técnico, convocado como mínimo una vez al mes.
- Verificación del cumplimiento a las acciones de los diferentes planes de los equipos de supervisión del proyecto.
- Verificación de los vencimientos de pólizas del contrato de concesión y de interventoría.
- Verificación y control del fondeo de cuentas.
- Verificación en la herramienta project online del seguimiento a las etapas del proyecto.
- Revisión con la debida antelación las facturas del interventor.
- Evaluación, cumplimiento y aplicación de los procedimientos de la ANI.

#### 8.2.1.2 Criterios específicos para el modo carretero

De igual manera, durante la auditoría se evidenció que la supervisión del proyecto ha establecido procedimientos para cada uno de los requisitos asociados a los productos que se derivan de un proyecto carretero. Por ejemplo, al recibir el contrato de concesión ha revisado y estudiado, idóneamente, los documentos y requisitos para tal fin, también realiza visitas de campo como parte del seguimiento al proyecto de concesión donde se verifican los requisitos de avance de obra, operación y mantenimiento con relación a los cronogramas definidos por el concesionario. En general, la supervisión del proyecto ha establecido procedimientos idóneos para verificar todos los productos que demanda un proyecto carretero.

No obstante lo anterior, a pesar de que tienen procedimientos definidos para verificar detalladamente el plan de obras del concesionario, este producto se entregó a la interventoría el 18 de abril de 2017; por lo tanto a la fecha se encuentra en revisión. Como se mencionó en la sección 7.3.1.10.3 del presente informe, en la auditoría se evidenció que el plan de obras no tuvo entregas parciales por parte del concesionario.

La Oficina de Control Interno considera que la entrega parcial de los productos es importante para disminuir los diferentes riesgos presentes en el proyecto. Las entregas parciales, previas al vencimiento estipulado en los plazos contractuales, previene objeciones y retrasos en los diferentes hitos del proyecto. Siendo el plan de obras una condición precedente para dar inicio a la fase de construcción, requiere de la no objeción por parte de la interventoría y de la ANI dentro del tiempo que queda de la etapa de preconstrucción, el cual vence el 16 de julio de 2017.

#### 8.2.2 Riesgos en la gestión de la supervisión dentro de la gestión contractual de la ANI

En el informe mensual de supervisión No. 6 correspondiente al periodo comprendido entre el 26 de enero y el 25 de febrero de 2017<sup>48</sup> se evidenció que desde la gestión contractual del proyecto

<sup>48</sup> Radicado ANI No. 2017-409-029232-2 del 21 de marzo de 2017.



se hace seguimiento a la matriz de riesgos vigente y aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el proyecto Bucaramanga-Pamplona. Esta matriz considera los riesgos de los componentes predial, ambiental y social, redes, diseño, construcción, operación y mantenimiento, comercial, financiera, liquidez, cambiario, regulatorio y de fuerza mayor asignados y compartidos entre la ANI y el concesionario<sup>49</sup>.

Por otra parte, internamente la ANI hace seguimiento a los riesgos institucionales desde 2013. A partir de la actualización del mapa de riesgos institucional de 2016 se evidenció que se cuenta con diecisiete (17) riesgos identificados en el proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*, los cuales se detallan, con sus respectivas probabilidades e impactos, en la siguiente tabla:

Tabla 12 – Riesgos Gestión Contractual 2016

ITEM	RIESGO	GESTION CONTRACTUAL 2016					
		PROBABILIDAD	IMPACTO	INHERENTE	IMPACTO	PROBABILIDAD	RESIDUAL
1	Demora en la disponibilidad y/o adquisición de los predios requeridos para las obras	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	1	Riesgo Extremo (Z-19)
2	Demoras en la obtención de licencia y permisos ambientales.	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	3	Riesgo Extremo (Z-19)
3	Reclamaciones y controversias contractuales en los proyectos de concesión.	4	7	Riesgo Moderado (Z-7)	1	2	Riesgo Bajo (Z-2)
4	Eventuales limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión.	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	6	1	Riesgo Bajo (Z-4)
5	Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	6	3	Riesgo Moderado (Z-7)
6	Cambio y/o ajustes en el diseño del proyecto ordenados por parte de agentes externos.	3	7	Riesgo Moderado (Z-7)	7	3	Riesgo Moderado (Z-7)

<sup>49</sup> Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP), <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-4419588> enlace matriz de riesgos del proyecto

ITEM	RIESGO	GESTION CONTRACTUAL 2016					
		PROBABILIDAD	IMPACTO	INHERENTE	IMPACTO	PROBABILIDAD	RESIDUAL
7	Atrasos de cronogramas por incidencia de conflictos sociales en el desarrollo del proyecto.	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	7	1	Riesgo Moderado (Z-8)
8	Decisiones inoportunas al interior de la entidad.	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	6	3	Riesgo Moderado (Z-7)
9	Entrega inoportuna del registro contable de inversiones.	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	1	1	Riesgo Bajo (Z-1)
10	Demoras en la ejecución de obligaciones contractuales y compromisos pactados.	3	7	Riesgo Alto (Z-13)	7	1	Riesgo Moderado (Z-8)
11	Atrasos y sobrecostos sociales y ambientales por vacíos contractuales.	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	3	Riesgo Extremo (Z-19)
12	Sobrevaloración de los predios en desarrollo del proceso de expropiación judicial	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	1	Riesgo Alto (Z-13)
13	Sobrecostos para el desarrollo de la adquisición predial	3	7	Riesgo Alto (Z-13)	7	1	Riesgo Moderado (Z-8)
14	Sanciones por desacato de órdenes judiciales en relación con la ejecución de los contratos.	1	7	Riesgo Moderado (Z-8)	1	1	Riesgo Bajo (Z-1)
15	Sobrecostos y atrasos en el cronograma por la presencia de redes de hidrocarburos, eléctricas, acueductos y otras dentro del proyecto.	4	7	Riesgo Alto (Z-13)	7	4	Riesgo Alto (Z-13)
16	Compensación tarifaria por cambios en las tarifas de peajes establecidas en los contratos.	3	7	Riesgo Alto (Z-13)	7	3	Riesgo Alto (Z-13)
17	Incumplimiento por concepto de pago de las obligaciones contractuales	1	6	Riesgo Bajo (Z-4)	6	1	Riesgo Bajo (Z-4)

Fuente: Mapa de riesgos institucional de la ANI, 2016.

Los riesgos del proyecto y los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* se orientan en las obligaciones de un contrato de concesión. La Oficina de Control Interno considera que este alcance pertenece únicamente a la matriz de riesgos del proyecto; por lo tanto, la matriz de riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la ANI debería orientarse en riesgos asociados a las labores de supervisión de los proyectos.

A partir de la tabla precedente se analiza que dentro del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la ANI únicamente se cuenta con dos (2) riesgos asociados a las labores de supervisión, identificados en los ítems 5 y 8. Las características de estos riesgos, tales como causas y posibles consecuencias, se muestran a continuación:

Tabla 13 – Riesgos supervisión 2016

ITEM	RIESGO	DESCRIPCIÓN	CAUSAS	POSIBLES CONSECUENCIAS O EFECTOS
5	Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)	Las partes asumen o dejan de hacer funciones, o toman decisiones que no les corresponden generando conflictos en los proyectos por falta de claridad de sus responsabilidades.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necesidad de manuales y protocolos, que determinen las funciones y responsabilidades de las partes.</li> <li>- Diferencias en la interpretación de las normas y contratos.</li> <li>- Necesidad de comunicación efectiva y eficiente entre las partes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traumas en la gestión administrativa y de seguimiento.</li> <li>- Desgaste administrativo.</li> <li>- Mala imagen de las entidades gubernamentales.</li> <li>- Requerimiento de los entes de control y de investigación.</li> </ul>

ITEM	RIESGO	DESCRIPCIÓN	CAUSAS	POSIBLES CONSECUENCIAS O EFECTOS
8	Decisiones inoportunas al interior de la entidad.	Demora en la emisión de conceptos y/o toma de decisiones en las diferentes áreas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de sistema integral de información y trazabilidad.</li> <li>- Falta de personal.</li> <li>- Demora en la generación de documentos.</li> <li>- Retrasos por actos protocolarios y trámites excesivos e innecesarios al interior de la entidad para la toma de decisiones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procesos judiciales.</li> <li>- Hallazgos y requerimientos de entes de control.</li> <li>- Sobrecostos.</li> <li>- Impactos en la ejecución del proyecto</li> <li>- Mala imagen de las entidades gubernamentales.</li> <li>- Requerimiento de los entes de control y de investigación.</li> </ul>

Fuente: Mapa de riesgos institucional de la ANI, 2016.

Adicionalmente, los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* cuenta con controles, acciones para mitigar el riesgo, indicadores y responsables; no obstante, en el mapa de riesgos institucional vigente no se evidenciaron controles para los riesgos detallados en la tabla precedente. Las acciones requeridas para mitigar estos riesgos al igual que sus indicadores se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 14 – Controles e indicadores riesgos supervisión

ITEM	RIESGO	ACCIÓN REQUERIDA PARA MITIGAR EL RIESGO	INDICADORES
5	Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)	Socializar para delimitar con claridad las funciones y alcances de las partes. Esta se debe hacer al inicio de la ejecución de un proyecto, al cambio de miembros del equipo de apoyo a la supervisión y en el momento en que se presenten modificaciones que afecten sustancialmente el proyecto.	Actas de socialización
8	Decisiones inoportunas al interior de la entidad.	Determinar entre las diferentes vicepresidencias los tiempos de respuesta de acuerdo a los temas.	Comunicación (por circular, memorando o medio magnético)

Fuente: Mapa de riesgos institucional de la ANI, 2016.

Sobre los riesgos identificados en los ítems 5 y 8, la Oficina de Control Interno considera que, a pesar de que se tengan acciones de mitigación, se deben establecer controles que actúen como

medidas preventivas. Para estos riesgos se pueden implementar reuniones periódicas lideradas por parte de los responsables, sean gerentes de proyecto o vicepresidentes de las áreas misionales, donde se lleve a cabo retroalimentación de las funciones de los diferentes equipos de supervisión, así como seguimiento a las decisiones tomadas por la Entidad.

Adicionalmente, la Oficina de Control Interno considera que los indicadores de los riesgos 5 y 8 se deben replantear con el fin de implementar un seguimiento exhaustivo a los mismos desde la ANI. Estos indicadores deben permitir identificar de manera estadística el estado de las acciones para mitigar los riesgos y, asimismo, deben permitir hacer comparaciones de los mecanismos de mitigación en el tiempo. Por ejemplo, el indicador *Actas de Socialización*, presentado para el riesgo identificado en el ítem 5 del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*, podría reemplazarse por el cociente entre el total de actas de socialización efectuadas y el total de actas de socialización programadas en un intervalo de tiempo.

Como se mencionó al inicio de esta sección, la Oficina de Control Interno considera que la matriz de riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la ANI debería orientarse en riesgos asociados a las labores de supervisión de los proyectos. A partir de un primer ejercicio desarrollado por la Oficina de Control Interno en abril de 2017, se propone incluir en el mapa de riesgos institucional ítems como los que se presentan a continuación:

Tabla 15 – Propuesta riesgos de seguimiento a las labores de supervisión

RIEGO	CAUSAS	CONSECUENCIAS	CONTROLES	INDICADORES
Intromisión política en las decisiones de la Entidad	Apresuramiento por parte de los líderes políticos en la entrega de obras	Entrega de obras que no cumplen con los prerequisites para entrar en operación	Seguimiento al cronograma de entrega de obras por parte de entidades políticas.  Comunicaciones de alerta a entidades políticas sobre obras que no cumplen con especificaciones para entrar en operación.	% avance prerequisites de obras para entrar en operación  Comunicaciones de alerta a entidades políticas/mes
Falta de seguimiento a los proyectos in situ por parte de la supervisión	Falta de presupuesto para ejecutar la actividad.	Decisiones inadecuadas para el proyecto.	Programación anticipada de visitas por parte del líder de apoyo al equipo de supervisión.  Aprobación anticipada de visitas por parte de los gerentes de proyecto.	# visitas ejecutadas al mes/ # visitas programadas al mes
Ausencia de equipo de apoyo a las labores de supervisión	Indisponibilidad de profesionales de apoyo al equipo de	Decisiones inadecuadas para el proyecto  Extralimitación	Planeación de recursos de personal al interior de las áreas misionales de la entidad.  Seguimiento a la	# asistencias a planes de regularización por parte de cada apoyo al

RIEGO	CAUSAS	CONSECUENCIAS	CONTROLES	INDICADORES
	supervisión	de funciones dentro del equipo disponible de apoyo a la supervisión	disponibilidad de profesionales de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto.  Planes de regularización semanales con la asistencia obligatoria de todo el equipo de supervisión.	mes/# total de planes de regularización al mes
Desconocimiento del proyecto por parte del equipo de apoyo a la supervisión	Demanda de participación por parte de profesionales de los equipos de apoyo superior a la oferta de profesionales	Decisiones inadecuadas para el proyecto	Reuniones internas en la ANI en conjunto con el gerente de proyecto correspondiente donde se muestren avances correspondientes a cada área.  Encuesta de satisfacción por parte del gerente de proyecto correspondiente.  Seguimiento a la disponibilidad de profesionales de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto.	# reuniones internas ejecutadas con el gerente del proyecto al mes/# reuniones programadas con el gerente del proyecto al mes  Resultado de encuesta de satisfacción mensual por parte del gerente del proyecto

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno.

En términos generales, la Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto a los riesgos que se manejan en la ANI dentro del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*:

- Los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* se orientan, principalmente, en obligaciones de los contratos de concesión, a pesar de que cada proyecto cuenta con una matriz de riesgos; por lo tanto, la matriz de riesgos que se maneja en la ANI para este proceso se debe reorientar hacia eventos que pueden afectar las labores que se ejercen desde la supervisión.
- Todos los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* deben tener controles que permitan llevar a cabo acciones preventivas a los mismos. En la presente auditoría se evidenció que no se tienen controles definidos para los riesgos, que, a juicio de la Oficina de Control Interno, están asociados a las obligaciones de la supervisión del proyecto.

- Los indicadores de cada riesgo dentro del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* deben permitir identificar de manera estadística el estado de las acciones para mitigar los riesgos y, asimismo, deben permitir hacer comparaciones de los mecanismos de mitigación en el tiempo.
- La vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno debería considerar las observaciones hechas en la presente sección del informe de auditoría con el fin de mejorar la gestión de supervisión a proyectos que lleva a cabo la ANI desde las vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual.

## 9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de auditar y analizar los diferentes componentes se presentan las siguientes anotaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión y para las vicepresidencias de Estructuración y de Planeación Riesgos y Entorno de la Entidad, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la ANI con el mismo.

Para la presentación del plan de mejora se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del presente informe, periodo en el cual la supervisión formulará los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico [dsaenz@ani.gov.co](mailto:dsaenz@ani.gov.co) para su revisión y aprobación. La Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Lo anterior en respuesta al procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)".

### 9.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada, las cuales deben atenderse para prevenir posibles acontecimientos que perjudiquen el proyecto:

#### 9.1.1 Para la interventoría

- La interventoría no verifica de manera idónea la correcta y oportuna expedición, validez jurídica y vigencia de las pólizas y garantías exigidas para el contrato de concesión, siendo esta actividad una obligación definida en el numeral 1 (i) del anexo 4 del contrato de interventoría.
- La interventoría no cumple con un seguimiento permanente a los documentos contractuales que se llegasen a elaborar en el transcurso del proyecto, siendo esta actividad una obligación definida en la sección 5.3.3 (d) del anexo 4 del contrato de interventoría.

- La interventoría no ha efectuado un concepto de objeción o no objeción sobre el inventario de redes del concesionario a pesar de que este inventario es una condición precedente para el inicio de la fase de construcción, prevista para julio de 2017.
- La interventoría no cumple a cabalidad con lo definido en el numeral 1(j) del anexo 4 del contrato de interventoría ya que no ha conceptualizado sobre el costo asociado al plan de traslado de redes del proyecto.
- La interventoría tiene falencias en la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas del contrato de concesión ya que aprueba el uso de la metodología "tapa huecos", por parte del concesionario, lo cual no garantiza un adecuado comportamiento del pavimento asfáltico en el corredor del proyecto.
- La interventoría no cumple a cabalidad con la obligación contractual de analizar de manera detallada las razones de obtener confiabilidades inferiores al 99% en el aforo vehicular, análisis que debe presentar en un informe a la vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- La interventoría debe corregir el seguimiento del ingreso de dinero al fideicomiso a causa del recaudo obtenido en la caseta de peaje que actualmente se encuentra en operación (El Picacho) ya que, desde julio de 2016, se han reportado valores de recaudo de peaje que incluyen sobrantes y ajustes por operación.
- La interventoría no cumple con la obligación contractual de elaborar y suscribir, conjuntamente con la ANI y el concesionario los convenios asociados a la ejecución del proyecto. Por ejemplo, durante la auditoría no se evidenció la gestión correspondiente para suscribir el convenio con la Policía de Carreteras.
- La interventoría no relaciona el seguimiento a los indicadores ambientales del concesionario dentro del capítulo ambiental de sus informes mensuales, obligación establecida en el numeral 5.3.3 (f) del anexo 4 del contrato de interventoría.
- La interventoría no relaciona el seguimiento a los indicadores sociales del concesionario dentro del capítulo social de sus informes mensuales, obligación establecida en el numeral 5.3.3 (g) del anexo 4 del contrato de interventoría.
- En la oficina de Bucaramanga, la interventoría no cuenta con los equipos de cómputo necesarios para atender los compromisos derivados de su contrato, obligación definida en el numeral 6.2 (d) del anexo 4 del contrato de interventoría.

#### 9.1.2 Para la supervisión

- No se evidenció concepto por parte de la supervisión del proyecto ante la no objeción del plan de adquisición predial, por parte de la interventoría, teniendo en cuenta que el diseño geométrico del corredor aún tiene objeciones y es susceptible a modificaciones.



- La supervisión tiene el deber de reportar incumplimientos de la interventoría, como los descritos en el numeral anterior, lo cual no se ha evidenciado por parte de esta auditoría.

9.1.3 Para la vicepresidencia de Estructuración

- En la estructuración técnica del proyecto no se consideraron las afectaciones a los instrumentos de planeación del municipio de Floridablanca (planes parciales incorporados en el POT) que generaría la ejecución de la conectante C1-C2 (Variante Floridablanca – unidad funcional 1).
- En la estructuración técnica del proyecto se hizo una inadecuada estimación del presupuesto asociado al manejo de redes. El presupuesto para el manejo de redes secas, no objetado por la interventoría, implica un sobrecosto de, aproximadamente, 160% con respecto al valor total por el manejo de redes establecido en el contrato de concesión.

9.1.4 Para la vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

- No se tienen controles definidos para los riesgos, que, a juicio de la Oficina de Control Interno, están asociados a las obligaciones de la supervisión del proyecto. Estos son: 1) extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato y 2) decisiones inoportunas al interior de la entidad.
- No se evidenció que la matriz de riesgos, que se maneja en la ANI para el proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*, se enfoque en los eventos que pueden afectar las labores que se ejercen desde la supervisión.

9.2 Recomendaciones

9.2.1 Para la interventoría

- Debido a la etapa de preconstrucción en la que se encuentra el proyecto, la Oficina de Control Interno recomienda que los esfuerzos en los estudios de detalle se deben concentrar en la unidad funcional 4 ya que la etapa de construcción, programada para julio de 2017, iniciará por este componente del proyecto.
- La Oficina de Control Interno considera que la interventoría debería emitir conceptos independientes a los estudios de detalle de las diferentes unidades funcionales debido a que estos se asocian a diferentes hitos en el tiempo, los cuales dependen del plan de obras del concesionario.
- A pesar de que los sitios críticos en el corredor del proyecto se identificaron en 2016, durante la auditoría se evidenció que la mayoría de ellos no se han intervenido, lo que incrementa su probabilidad de falla; por lo tanto, la interventoría debe continuar con el seguimiento y control al tratamiento de los puntos críticos. Se recomienda que a partir de




un trabajo en conjunto con el concesionario se propongan y se implementen alternativas de rehabilitación que disminuyan el riesgo que representan estos puntos para la seguridad de los usuarios del corredor vial. En caso de que el concesionario se oponga a intervenir los puntos críticos, la interventoría debe proponer a la ANI mecanismos alternativos a la solución de conflictos (MASC).

- Se recomienda a la interventoría adicionar los radicados ANI de todas las comunicaciones que relacione en los informes mensuales de interventoría ya que estos informes son, principalmente, estudiados por funcionarios que únicamente tienen acceso al sistema de gestión documental de la Entidad.
- La Oficina de Control Interno recomienda a la interventoría adicionar en sus informes mensuales el consolidado de mano de obra local que realiza el concesionario. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría lleva a cabo la gestión correspondiente; no obstante, no la incluye en el capítulo social de sus informes mensuales.
- Se recomienda a la interventoría incrementar su gestión de apoyo al concesionario para disminuir la incertidumbre del cumplimiento de las diferentes obligaciones presentes en el contrato de concesión. Esto se logra al fomentar entregas parciales de los productos, previas al vencimiento establecido en los plazos contractuales.
- La Oficina de Control Interno considera que la interventoría ha llevado a cabo una gestión adecuada de seguimiento a los estados financieros auditados y no auditados; no obstante, se recomienda concentrar los esfuerzos en la obtención de los estados financieros auditados del concesionario.

#### 9.2.2 Para la supervisión

- Se recomienda a la supervisión del proyecto incrementar su gestión de apoyo, tanto a la interventoría como al concesionario, para disminuir la incertidumbre del cumplimiento de las diferentes obligaciones presentes en el contrato de concesión. Esto se logra al fomentar entregas parciales de los productos, previas al vencimiento establecido en los plazos contractuales.
- Se recomienda a la supervisión del proyecto proponer a la ANI el uso de mecanismos alternativos a la solución de conflictos (MASC), tales como amigable composición o demanda arbitral, cuando el concesionario se oponga a rehabilitar sectores del corredor concesionado.
- Se recomienda a la supervisión del proyecto conceptuar de manera periódica, con respecto a una intervención que prevenga situaciones indeseables en el sector con inestabilidad en el PR 13+400, localizado en la UF2, mientras se resuelve la controversia con el concesionario, referente a la aplicabilidad de las pólizas que den lugar. Actualmente las intervenciones se enfocan, principalmente, en asegurar la movilidad dentro del corredor concesionado.

- Se recomienda a la supervisión del proyecto hacer seguimiento exhaustivo a los ajustes que se den en el cálculo del recaudo del peaje que actualmente se encuentra en operación, El Picacho, ya que el ingreso de dinero al fideicomiso a causa de recaudo de peaje no ha sido adecuado porque se han reportado valores de recaudo de peaje que incluyen sobrantes y ajustes por operación.
- Se recomienda a la supervisión del proyecto evaluar de manera exhaustiva los posibles sobrecostos por materialización de los riesgos que se comparten entre la Entidad y el concesionario, tales como sobrecostos por manejo de redes, sobrecostos en la adquisición predial y sobrecostos por compensaciones ambientales, con el fin de contar con las contingencias correspondientes.

#### 9.2.3 Para la vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

- En la sección 8.2.2 se hacen observaciones que debería considerar la vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la ANI, con el fin de mejorar la gestión de supervisión a proyectos que lleva a cabo la ANI desde las vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual.

### 9.3 Buenas Prácticas y observaciones

#### 9.3.1 Buenas prácticas

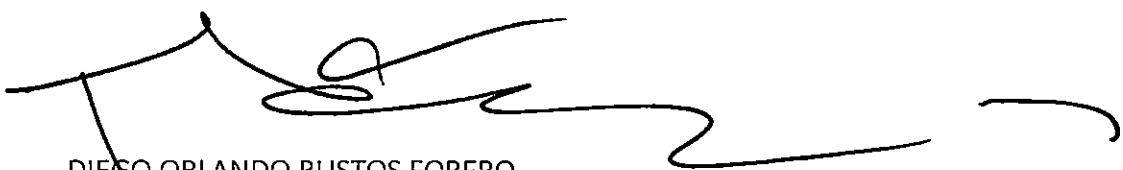
- La interventoría realiza un control idóneo a los ensayos de laboratorio de los materiales usados en el desarrollo de los trabajos de concesión por medio de un laboratorio acreditado.
- La interventoría realiza videos mensuales en el que se muestra el estado de la vía, de acuerdo a lo estipulado en el programa de la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República "Rodando la Vía", de tal manera que se presente el avance que tiene el proyecto en función al cronograma de actividades pactado entre el concesionario y la ANI.
- La interventoría lleva una matriz para identificar periódicamente los riesgos del desarrollo de su contrato de interventoría.
- La interventoría cuenta con una guía de auditoría que permite conocer las pruebas y verificaciones que se realizan sobre el sistema de información que utiliza el concesionario para tránsito y recaudo en los peajes. Ha diseñado e implementado formatos propios para el proyecto.
- La interventoría recibe, registra, tramita y responde de fondo las sugerencias, quejas, peticiones, reclamos o denuncias de las partes interesadas, gestiona su naturaleza y analiza su frecuencia e impacto.

- La interventoría lleva un control gráfico de la gestión predial en el proyecto. Adicional a la verificación que implementa sobre la sabana predial, ha implementado formatos propios de seguimiento y control a la gestión predial del concesionario.
- Durante la auditoría se evidenció que la supervisión del proyecto tiene procedimientos definidos para las actividades establecidas en la matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme, del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte de la ANI, para los criterios generales y específicos para proyectos carreteros.
- En general, se resaltan las buenas prácticas de la interventoría descritas en el capítulo 8.1.

### 9.3.2 Observaciones

- La Oficina de Control Interno presenta observaciones a cada uno de los temas abordados de manera específica durante la auditoría en el capítulo 7.3. Estos son:
  - Estado de las condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción.
  - Atención a puntos críticos en el corredor existente.
  - Rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor existente.
  - Gestión sobre el valor presente de recaudo de peaje (VIP).
  - Convenio con la Policía de Carreteras (POLCA).
- En general, la Oficina de Control Interno emite observaciones a cada uno de los componentes evaluados en la auditoría en el capítulo 8.1.
- Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de 66.88 sobre 100, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano - Contratista Oficina de Control Interno. *DL*  
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón - Contratista Oficina de Control Interno. *IM*