

Para contactar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Memorando No. 2017-102-015149-3  
Fecha: 01/11/2017 15:19:50-> 102  
FUN. LUIS FERNANDO MEJIA -600  
Anexos: 27 FOLIOS



Bogotá D.C.

**PARA:** LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ  
Vicepresidente Ejecutivo

**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 carretero, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, (PEI 172).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, (PEI 172) realizada los días 17 y 18 de octubre 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 carretero, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, (PEI 172).	5*	18*	7*

\*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 de 2011 y 1745 de 2013, 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 término 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.: Claudia Judith Mendoza Cerquera – Gerente Carretero  
Luis Antonio Rodríguez Piñeros – Líder de apoyo de la supervisión  
Camilo Andrés Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración

Anexo: Informe 27 Folios

Proyectó: Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista Oficina de Control Interno *July*

Nro Borrador: 20111020025943.



Bogotá D.C.

**PARA:** LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ  
Vicepresidente Ejecutivo

**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 carretero, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, (PEI 172).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, (PEI 172) realizada los días 17 y 18 de octubre 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 carretero, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, (PEI 172).	5*	18*	7*

\*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



Agencia Nacional de  
Infraestructura



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

los Decretos 4165 de 2011 y 1745 de 2013, 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 término 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.: Claudia Judith Mendoza Cerquera – Gerente Carretero  
Luis Antonio Rodríguez Piñeros – Líder de apoyo de la supervisión  
Camilo Andrés Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración

Anexo: Informe 27 Folios  
Proyectó: Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista Oficina de Control Interno *CFP*  
Nro Borrador: 20171020025943-

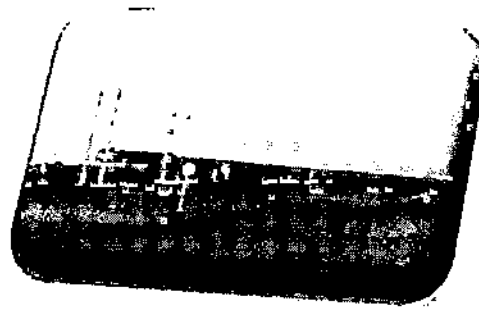
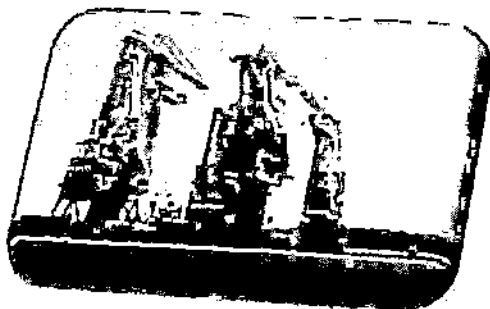


Agencia Nacional de  
Infraestructura



# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de Iniciativa Privada del programa 4G, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot,  
(PEI 172)

# 2017



## CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN .....	5
2.	OBJETIVOS.....	6
3.	ALCANCE .....	6
3.1	Componentes Analizados.....	7
3.2	Información de Contratos .....	7
4.	METODOLOGÍA .....	9
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	10
6.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	11
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	13
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	13
7.2	Descripción del proyecto a auditar .....	14
7.3	Temas abordados de manera específica.....	18
7.3.1	A pesar de que se viene cumpliendo con las condiciones precedentes a la fase de construcción se presentan situaciones que podrían impedir su inicio previsto en el contrato de concesión.....	18
7.3.1.1	Haber obtenido la no objeción de los estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales .....	19
7.3.1.2	Haber obtenido la no objeción a los estudios de detalle de las intervenciones de la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio .....	19
7.3.1.3	Haber suscrito el contrato de construcción .....	20
7.3.1.4	Haber efectuado el cierre financiero y giros del equity .....	20
7.3.1.5	Contar con la disponibilidad de al menos 40% de la longitud efectiva de los predios de la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio.....	21
7.3.1.6	Haber obtenido licencias y permisos requeridos para la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio	22
7.3.1.7	Haber logrado los acuerdos definitivos en el proceso de consulta previa .....	23
7.3.1.8	Haber cumplido con las obligaciones de los apéndices y anexos que deben ser cumplidas durante la fase de pre-construcción .....	24
7.3.1.9	Obtener y mantener en vigor las garantías del contrato de concesión .....	26
7.3.1.10	Fondear las cuentas del patrimonio Autónomo de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión .....	27
7.3.1.11	Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes a la fase de construcción.....	28



- 7.3.2 Se evidenciaron dificultades en la gestión de licenciamiento ambiental..... 29
- 7.3.3 Se evidenciaron problemáticas que eran previsibles desde la estructuración del proyecto 30
  - 7.3.3.1 Posible traslapo de obras de la unidad funcional 8 con las obras de fase II y fase III de TransMilenio ..... 30
  - 7.3.3.2 Insuficiencia del ancho de sección actual de la doble calzada para albergar el derecho de vía completo una vez se construya el tercer carril ..... 33
  - 7.3.3.3 Exclusión del puente Ospina Pérez ..... 34
- 8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR ..... 37
  - 8.1. Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente – MED ..... 37
  - 8.2. Resultados de la medición con la MED para el proyecto de ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot ..... 37
  - 8.3. Evaluación del desempeño de la Interventoría ..... 39
    - 8.3.1. Desempeño del componente administrativo..... 40
    - 8.3.2. Desempeño del componente técnico ..... 42
    - 8.3.3. Desempeño del componente ambiental..... 43
    - 8.3.4. Desempeño del componente predial..... 44
    - 8.3.5. Desempeño del componente social ..... 45
    - 8.3.6. Desempeño del componente financiero..... 47
    - 8.3.7. Desempeño del componente jurídico..... 48
    - 8.3.8 Desempeño del componente de aforos y recaudo ..... 49
- 9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ..... 50
  - 9.1 No Conformidades ..... 50
  - 9.2 Recomendaciones..... 51
    - 9.2.1 Para la Interventoría ..... 51
    - 9.2.2 Para la Supervisión ..... 52
  - 9.3 Buenas prácticas y observaciones..... 53
    - 9.3.1 Buenas prácticas ..... 53
    - 9.3.2 Observaciones..... 53



## INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	8
Tabla 2. Plazos estimados para el contrato de Concesión.....	8
Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesión Vía 40 Express S.A.S.....	8
Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora.....	9
Tabla 5. Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	9
Tabla 6. Antecedentes actuaciones de entidades de control.....	11
Tabla 7. Temas programados para la Auditoría.....	13
Tabla 8. Infraestructura complementaria existente.....	15
Tabla 9. Descripción de tramos del proyecto.....	15
Tabla 10. Giros previstos a la cuenta del proyecto por parte del concesionario.....	20
Tabla 11. Cronograma del plan de obras presentado por el concesionario.....	26
Tabla 12. Fondo de subcuentas.....	27
Tabla 13. Sigüientes pasos para el proyecto de TransMilenio Soacha, fases II y III.....	32
Tabla 14. Descripción de la unidad funcional 1.....	35
Tabla 15. Resultados de calificación MED de septiembre de 2017.....	38

## INDICE DE TABLAS

Ilustración 1. Trazado y datos de extensión de TransMilenio Fases II y III a Soacha.....	31
Ilustración 2. Ubicación de coordenadas del punto de origen de la unidad funcional 1.....	36
Ilustración 3. Porcentaje de criterios según calificación en el componente administrativo.....	41
Ilustración 4. Porcentaje de criterios según calificación en el componente técnico.....	42
Ilustración 5. Porcentaje de criterios según calificación en el componente ambiental.....	44
Ilustración 6. Porcentaje de criterios según calificación en el componente predial.....	45
Ilustración 7. Porcentaje de criterios según calificación en el componente social.....	46
Ilustración 8. Porcentaje de criterios según calificación en el componente financiero.....	47
Ilustración 9. Porcentaje de criterios según calificación en el componente jurídico.....	48
Ilustración 10. Porcentaje de criterios según calificación en el componente de aforos y recaudo....	49



## 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 reevaluación 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 Consorcio SEG INCOLAN y a la supervisión del proyecto carretero denominado ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, en ejecución por parte de la Concesión Vía 40 Express S.A.S.

## 2. OBJETIVOS

### 2.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera: Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las 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 proyecto.
- Analizar el comportamiento que tiene la Concesión Vía 40 Express S.A.S. en la etapa de pre construcción del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances que precisa esta etapa y el avance de las actividades precedentes para iniciar la etapa de construcción del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la oficina de control interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto de concesión de modo carretero denominado ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, consorcio SEG INCOPLAN.

## 3. ALCANCE

El alcance del informe que se presenta a continuación enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría desde la fecha de firma del acta de inicio del contrato de concesión, que corresponde al 1 de diciembre de 2016.

Este informe evalúa y verifica la función pública de la interventoría y de la supervisión del proyecto a partir del análisis de las actividades necesarias para superar la fase de pre construcción, dando paso a la etapa de construcción de la etapa preoperativa. Dentro de estas actividades, en el presente proyecto se destacan las necesidades para subsanar los pendientes del contrato de concesión No 040 de 2004, el cual finalizó anticipadamente y tenía como objeto la construcción de la infraestructura vial actual entre Bosa, Granada y Girardot.

Por otra parte, se analiza la operación de la infraestructura existente, que le fue encargada al concesionario desde el inicio del contrato.

### 3.1 Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto carretero de concesión, se analiza la etapa preoperativa, en su fase de pre-construcción. 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 monitorean los diferentes riesgos que enfrenta el proyecto para iniciar la construcción, que incluyen las actividades de licenciamiento y cesión de licencias por parte del concesionario anterior, y el posible traslapo de obras con TransMilenio S.A. También se verifican las demás actividades necesarias para dar inicio a la fase constructiva del proyecto (e.g. obras e intervenciones prioritarias, cierre financiero, diseño geométrico, adquisición predial). Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría consorcio SEG INCOPLAN, en virtud del contrato 04 de 18 de octubre de 2016 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por primera ocasión a la interventoría SEG INCOPLAN, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 2; año 2017.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 2; año 2017.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 3; año 2017.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos".

### 3.2 Información de Contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
Concesionario	Contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada de iniciativa privada en los términos de la ley 1508 de 2012, para que el concesionario lleve a cabo por su cuenta y riesgo "los Estudios, Diseños, Construcción, Operación, Mantenimiento, Gestión Social, Predial y Ambiental de la ampliación del tercer carril – doble calzada Bogotá – Girardot, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás apéndices del contrato", según se establece en el capítulo III de la parte especial del contrato de concesión.	No. 04 de 18 de octubre de 2016	Vía 40 Express S.A.S.
Interventoría	La 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 el esquema de asociación público-privada de iniciativa, privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPV-007-2015 correspondiente al corredor denominado AMPLIACIÓN TERCER CARRIL – DOBLE CALZADA BOGOTÁ – GIRARDOT".	No. 395 de 2016	Consortio SEG - INCOPLAN
Supervisor	Profesional de planta experto G3 - 08. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Ampliación tercer carril – doble calzada Bogotá – Girardot.	Resolución No. 1909 de 2016.	Ing. Luis Antonio Rodríguez Piñeros

Fuente: Contratos de concesión, de interventoría y resolución supervisión del contrato.

Tabla 2. Plazos estimados para el contrato de Concesión.



ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS	TIEMPOS
Fecha de suscripción del contrato	18 de octubre de 2016	-
Acta de inicio del contrato	01 de diciembre de 2016	-
Inicio de la etapa de pre construcción	01 de diciembre de 2016	360 días
Inicio de etapa de construcción	30 de noviembre de 2017	1800 días
Otrosí 1	19 de mayo de 2017	-
Inicio de etapa de operación	1 de diciembre de 2022	288 meses
Fecha de Terminación Estimada	1 de diciembre de 2046	-

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 04 de 2016.

La composición accionaria del concesionario se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesión Vía 40 Express S.A.S.

COMPOSICIÓN	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
-------------	-------------	--------------------

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot</p>	
--	--	---

ACCIONARIA	Industrial Concreto S.A.S.	25,00%
	Constructora Concreto S.A.S.	25,00%
	Vinci Highways	50,00%
	TOTAL	100%

Fuente: Página web de la ANI, octubre de 2017.

Según la resolución No. 1234 de 2016, por la cual se adjudica la selección abreviada de menor cuanta con precalificación No. VJ-VE-APP-IPVSA-004-2016, los accionistas iniciales del concesionario eran Constructora Concreto S.A (75%) e Industrial Concreto S.A.S (25%); no obstante, en el transcurso de 2017, esta composición se modificó, tal como se muestra en la anterior tabla.

Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	
Nombre de la Interventoría	Consortio SEG INCOPLAN
Representante Legal	César Sánchez Bachiller
Valor inicial del Contrato	\$ 33.543.136.778,22
Plazo	84 meses
Suscripción del contrato	29 de noviembre de 2016
Fecha Acta de Inicio del Contrato	06 de diciembre de 2016
Fecha de terminación del Contrato	29 de noviembre de 2023

Fuente: Información tomada del Contrato 395 de 2016.

Tabla 5. Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Sondeos Estructuras y Geotecnia Sucursal Colombia S.A.	51,00%
Ingeniería Consultoría y Planeación S.A.	49,00%
TOTAL	100%

Fuente: información tomada del Contrato 395 de 2016.

Es importante señalar que la actual interventoría lleva una ejecución del 12% del tiempo del contrato y es la primera vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI.

#### 4. METODOLOGÍA

Como parte del programa de Evaluación y Control Institucional, contenido en el sistema integrado de gestión, la ANI cuenta con el procedimiento de auditoría técnica (Procedimiento EVCI-P-003). Su implementación, por parte del auditor designado por la oficina de control interno, para el proyecto denominado ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot, se resume en las siguientes actividades:

**Solicitud de Información:** El 29 de septiembre de 2017, por medio de correo electrónico, se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada en medio magnético el 3 de octubre de 2017. En reunión de comité de seguimiento del 9 de octubre de 2017 fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto y a la interventoría.

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

**Entrevistas:** Se asistió a comité de seguimiento del proyecto el día 9 de octubre, en el cual se trataron diferentes temas relevantes para el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el día 9 de octubre de 2017, referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

También se llevó a cabo la revisión documental y aplicación de la MED en las instalaciones de la firma interventora el día 17 de octubre de 2017 en la ciudad de Bogotá D.C., y la visita de campo a lo largo del trazado del proyecto, el día 18 de octubre de 2017, con participación del personal de interventoría. Allí se expuso su objeto y cronograma, así como su idoneidad para efectos de las labores de seguimiento y control de la Entidad.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental.

**Visitas de campo:** Se llevó a cabo visita al corredor vial, el día 18 de octubre de 2017, verificando el estado de la infraestructura entregada para la operación del proyecto; tales como: peajes, CCO, estaciones de pesaje, áreas de servicio, entre otros. Se verificó el estado general de la vía, además de las labores de mantenimiento rutinario que se vienen realizando a lo largo del corredor y el estado de avance de las intervenciones y obras prioritarias.

**Plan de mejoramiento interno:** Debido a que esta es la primera visita de auditoría por parte de la OCI al proyecto, no hay planes de mejoramiento previstos; asimismo, tampoco tiene hallazgos provenientes de la Contraloría General de la República.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en el capítulo 9 del presente informe.

## 5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario, además de algunos documentos contractuales, a saber:

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- 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.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 04 de 2016 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 395 de 2016, otrosí y demás documentos contractuales)
- Acta de Inicio contrato interventoría actual.
- Apéndices del contrato de interventoría.
- Últimos informes mensuales de la supervisión del proyecto.
- Últimos informes mensuales de la interventoría del proyecto.

## 6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

No se evidencian hallazgos para el proyecto Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot, generados por la Contraloría General de la República (CGR), ya que este proyecto no ha sido auditado por la CGR.

Se consultó ORFEO<sup>2</sup>; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

*Tabla 6. Antecedentes actuaciones de entidades de control*

ENTE DE CONTROL	ASUNTO	FECHA ENTRADA	FECHA RESPUESTA
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Derecho de petición al responder este oficio citar el radicado s2017-701	20/01/2017	25/01/2017 / 10/03/017/ 27/01/2017
MT- PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Traslado MT - por competencia del oficio ppd-0251 de la procuraduría primera distrital de Bogotá	26/01/2017	07/02/2017

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

<sup>2</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

DEFENSORIA DEL PUEBLO	Guía (472)aa000876818co 201700023871 trámite ordinario exp 2016079829-dmo	01/02/2017	09/02/2017
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Solicitud de información nuc 252906000396201700162 delito hurto	27/03/2017	30/03/2017
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Guía (472) ern74709954co e- 2017547079 remisión petición	21/04/2017	24/04/2017
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Acta de inspección a lugares - fpj-9 grupo de trabajo anticorrupción tercer carril Bogotá-Girardot	25/04/2017	05/05/2017
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Guía (472)rn749191260co oficio m.t 7985 cti fgga	02/05/2017	11/05/2017
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Solicitud videos de la cámara de seguridad del peaje de Chuzacá día 26 de abril 2017	08/05/2017	16/05/2017
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Guía rn755446763co (4/72) derecho de petición del senador Senen Niño Avendaño	12/05/2017	19/05/2017
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Acta de visita de la CGR a la ANI denuncias sobre presuntas irregularidades en los proyectos -tercer carril Bogotá - Girardot- ferrocarril pacifico- vía perimetral oriental de Bogotá	30/05/2017	08/06/2017
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Petición del señor Juan Francisco Rozo López, indemnización por accidente de tránsito	01/06/2017	05/06/2017
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Solicitud judicial de videos	16/06/2017	20/06/2017
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Solicitud de información obras complementarias tercer carril Bogotá - Girardot	29/06/2017	07/07/2017
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Solicitud información fiscalía	12/07/2017	14/07/2017



PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Comunicación visita técnica via doble calzada Bogotá - girardot-ius-2017-14670	14/07/2017	N/A
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Remisión r.i- 1564 de 27-06-2017 e-2017-513668 de 28-02-2017- proyecto -bosa-granada-Girardot	26/07/2017	04/08/2017
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Remisión oficio ppf-2539 traslado por competencia procuraduría	14/08/2017	22/08/2017
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Oficio no. 3109. Remisión por competencia.	02/10/2017	10/10/2017

Fuente: ORFEO - Sistema de gestión documental de la ANI.

Debido a que es la primera vez que se audita la interventoría de este proyecto y que no se cuenta con no conformidades a la gestión de la interventoría y de la supervisión, emitidas por la oficina de control interno, no se cuenta con información en la base de datos del procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "Plan de Mejoramiento por Proceso (acción preventiva, acción correctiva)".

## 7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la oficina de control interno de la ANI.

A continuación, se presenta la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

*Tabla 7. Temas programados para la Auditoría*

PROGRAMA DE LA AUDITORÍA:	DÍA	HORA
Reunión de apertura documental, Bogotá	17/10/2017	7:30 a.m.
Presentación Interventoría acerca del avance actual del proyecto	17/10/2017	8:00 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica, aforo y recaudo, predial	17/10/2017	9:00 a.m.
Aplicación de la MED; ambiental, social, jurídica y financiera	17/10/2017	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	17/10/2017	6:00 p.m.
Recorrido al proyecto (se definirán los sitios puntuales a visitar, intervenciones y obras prioritarias, peaje, pesajes, CCO)	18/10/2017	7:30 a.m.
Cierre de Auditoría de recorrido	18/10/2017	4:00 p.m.

Fuente: Elaboración propia.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La revisión documental de la auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría, consorcio SEG INCOPLAN, en la ciudad de Bogotá. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad

de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido desde diciembre del año 2016, a la fecha.

De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (i.e. administrativa, técnica, financiera, jurídica, afros y estadística, ambiental, social y predial), la documentación necesaria para soportar el cumplimiento de varios de los criterios de la MED, seleccionados a criterio del auditor técnico y para confirmar las actuaciones de la interventoría en los temas de mayor análisis.

Los temas de mayor análisis que se buscaba precisar fueron los siguientes:

- Actividades necesarias para dar inicio a la fase de construcción, tales como cumplimiento de actividades precedentes y avance de obras e intervenciones prioritarias.
- Dificultades en la obtención o cesión de licencias ambientales.
- Traslapo de diseños del concesionario y proyecto de expansión de TransMilenio S.A en Soacha, en una sección de la unidad funcional 8.

A continuación, se describe el proyecto concesionado y se detallan los temas específicos tratados en la auditoría.

Adicionalmente, durante la visita de campo se evidenciaron los siguientes aspectos adicionales:

- Insuficiente distancia de la franja de seguridad para el corredor vial del futuro tercer carril en varios tramos entre las UF 3 a 7.
- El puente Ospina Pérez que pasa sobre el Río Magdalena, comunicando Girardot con Flandes en la UF1, contractualmente quedó por fuera del proyecto.

A lo largo de la reunión desarrollada en las oficinas del interventor, se pudo corroborar la información suministrada con documentos de soporte e inspección visual de los auditores en campo.

Descripción del proyecto a auditar

#### 7.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de concesión vial denominado ampliación a tercer carril de la doble calzada Bogotá - Girardot, corresponde a una iniciativa privada del programa 4G, que nace para mejorar las condiciones de servicio y de seguridad vial a los usuarios del corredor en mención.

El proyecto está conformado por ocho (8) unidades funcionales, incluida una unidad de rehabilitación y mantenimiento. Actualmente, la extensión de la concesión es de aproximadamente 142 km, comprendidos entre los departamentos de Cundinamarca y Tolima, y operados por el concesionario Vía 40 Express. Además de la vía como tal, el proyecto incluye (pero no se limita) la infraestructura que se presenta a continuación:

Tabla 8. Infraestructura complementaria existente.

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD
Estaciones de peaje	2
Estaciones de pesaje	2
Centro de control de operaciones	2

Fuente: Elaboración propia con base en el apéndice Técnico 1, contrato de Concesión 04 de 2016.

El alcance del proyecto consiste en la ampliación a tercer carril de la doble calzada entre Girardot y Bogotá, incluyendo el sector de San Rafael – El Paso y la variante de Melgar. Adicionalmente, se contemplan: la construcción de dos carriles en el túnel de Sumapaz, intervenciones de rehabilitación varias unidades funcionales del corredor y la operación y mantenimiento del mismo.

A continuación se precisa la totalidad de tramos desagregados por unidades funcionales, así como las intervenciones a realizar:

Tabla 9. Descripción de tramos del proyecto

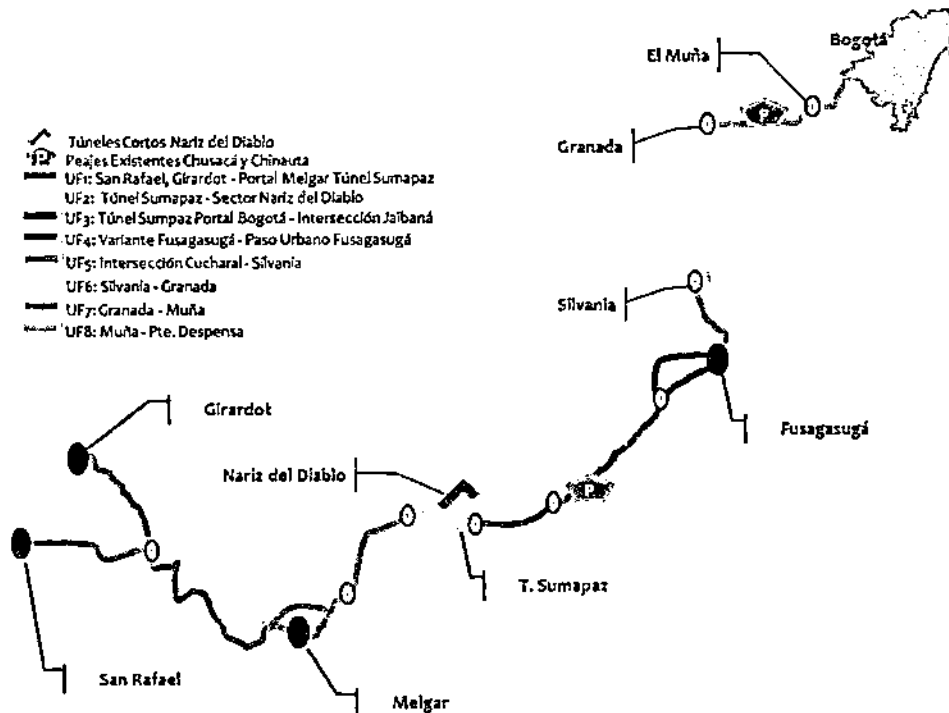
UF	Sector	Longitud (Km)	Intervenciones a Realizar	Observación
UF 0	Unidad Funcional de operación y mantenimiento rutinario de la infraestructura			
UF 1	San Rafael – El paso	9,535	Rehabilitación y Mantenimiento	Construcción de 3 puentes vehiculares nuevos
	Girardot- Túnel Sumapaz	37,00		
	Variante Melgar	4,415		
UF 2	Túnel Sumapaz Portal entrada (Melgar) y Portal Salida (Bogotá)	5,00	Construcción (2) carriles (en vía existente) y Rehabilitación de la infraestructura existente	Construcción de Cuatro (4) Túneles Cortos
		4,00	Rehabilitación y Mantenimiento del túnel del Sumapaz	
UF-3	Portal salida (Bogotá) Túnel Sumapaz – Fusagasugá intersección Jaibaná	21,00	Ampliación a Tercer Carril desde peaje Chinauta hasta Jaibaná en ambas calzadas y ampliación a tercer carril desde Portal Salida (Bogotá) hasta Peaje Chinauta, únicamente en la calzada sentido Girardot – Bogotá y Rehabilitación de la infraestructura existente	Ampliación de 2 puentes vehiculares existentes, y la construcción de 3 puentes vehiculares nuevos, Construcción de 1 Túnel Falso

UF-4	Variante Fusagasugá (intersección Jaibaná) y paso urbano Fusagasugá – intersección Cucharal	8,00	Rehabilitación y Mantenimiento de la Vía existente	Construcción de glorieta Indio, y Palmas; y la rehabilitación de la vía Novilleros
		6,00	Ampliación a tercer carril en calzadas existentes y Rehabilitación de la Infraestructura existente	Construcción y/o Ampliación de 1 puentes vehicular existentes, y 1 Box Couvert.
UF-5	Intersección Cucharal - Silvania	6,56	Ampliación a tercer carril en calzadas existentes) y Rehabilitación de la infraestructura existente	Construcción y/o Ampliación de 4 puentes vehiculares existentes, y 1 Box Couvert
UF-6	Silvania - Granada	18,92	Ampliación a tercer carril en calzadas existente y Rehabilitación de la infraestructura existente	Construcción de un (1) retorno; Construcción y/o ampliación de 2 puentes vehiculares existentes, y de 1 Box Couvert
UF-7	Granada – El Muña	14,52	Ampliación a tercer carril en calzadas existentes y rehabilitación de la infraestructura existente	Construcción de 1 viaducto nuevo
UF-8	El Muña - Soacha	9,86	Rehabilitación y Mantenimiento de vía urbana	Construcción de 1 puente vehicular

Fuente: Apéndice Técnico 1, Contrato de Concesión 04 de 2016.

El proyecto se ubica en los departamentos de Tolima y Cundinamarca, conectando desde las poblaciones de Girardot y Flandes, hasta Bogotá. A continuación, se muestra la ubicación geográfica del proyecto:

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto





Fuente: Presentación ficha de proyectos ANI, Vicepresidencia de Planeación, septiembre de 2017.

En cuanto a la infraestructura concesionada, esta consiste en una doble calzada de dos carriles por sentido con dos tipologías: una urbana para los pasos por las ciudades de Bogotá y Girardot, ubicados en las unidades funcionales 8 y 1 respectivamente; y una interurbana para las unidades funcionales 2 a la 7. Este corredor anteriormente estaba a cargo de la ANI y estaba concesionado al contratista privado Concesión Autopista Bogotá – Girardot para la construcción de la doble calzada. Sin embargo, este contrato terminó anticipadamente, dejando algunos pendientes en el proyecto que se incluyeron en el nuevo contrato con el concesionario Vía 40 Express, entre ellos, pasivos ambientales y prediales, y la construcción de puentes peatonales y pasos deprimidos mixtos.

Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de pre-construcción, la cual se tiene previsto finalizar el 1 de diciembre de 2017, fecha en la cual se dará inicio a la fase constructiva según el plan de obras presentado por el concesionario. Las obligaciones de esta fase incluyen el desarrollo de obras e intervenciones prioritarias, que se hacen necesarias para garantizar un correcto funcionamiento de la infraestructura, ajustando y complementando la infraestructura existente a la propuesta para este proyecto. Entre estas obras se incluyen actividades de rehabilitación principalmente, así como puentes peatonales, pasos deprimidos mixtos y retornos.

A la fecha se han fondeado adecuadamente las subcuentas del proyecto, con antelación a los plazos establecidos contractualmente. Cabe anotar que a la fecha este dinero ha sido aportado vía equity, dado que aún no se cuenta con el cierre financiero del proyecto.

<p>Foto 1. Inicio del proyecto, UF1</p> 	<p>Foto 2. Valla informativa del proyecto.</p> 
<p>Salida de Soacha hacia el sur por la vía Bogotá - Girardot</p>	<p>Primera de tres vallas instaladas en el proyecto, sentido Bogotá - Girardot</p>

### 7.3 Temas abordados de manera específica

Como parte del proceso de auditoría técnica, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas por ser considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

La descripción, el análisis y la posición de la oficina de control interno en torno a estos temas se presentan a continuación.

7.3.1 A pesar de que se viene cumpliendo con las condiciones precedentes a la fase de construcción se presentan situaciones que podrían impedir su inicio previsto en el contrato de concesión

En el contrato de concesión 04 del 18 de octubre de 2016, en el capítulo IV, sección 4.4 de la parte general, establece las diez "Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción". En esta sección, se presentan y analizan los avances de las diferentes condiciones de acuerdo con las actuaciones del concesionario, la supervisión y la interventoría del contrato de concesión.

Es importante resaltar que, para poder dar inicio a la fase de construcción, se espera que todas estas condiciones estén debidamente satisfechas como máximo el día 19 de enero de 2018, día en el cual se inicia la fase de construcción a partir de la unidad funcional 8, según el plan de obras entregado por el concesionario.

El estado de las condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción se muestra enseguida:

### *7.3.1.1 Haber obtenido la no objeción de los estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales*

Según el contrato de concesión, el concesionario debe entregar los estudios de trazado y diseño geométrico dentro de los doscientos diez días siguientes a la fecha de inicio, y obtener la no objeción de dichos estudios por parte de la interventoría antes de que se termine el plazo de la etapa de pre-construcción.

Estos estudios ya fueron entregados a la interventoría por parte del concesionario para su revisión, el día 29 de junio de 2017, es decir, doscientos diez días después de la fecha de inicio, razón por la cual solicitaron una prórroga de 25 días hábiles adicionales a los 15 previstos en el numeral 6.4, literal a del contrato de concesión.

Por su parte, la interventoría realizó observaciones a los diseños presentados y concedió el plazo solicitado por el concesionario. Este plazo venció el 12 de octubre de 2017, y como consecuencia el concesionario hizo entrega de los estudios y diseños corregidos, por lo tanto, actualmente la interventoría se encuentra en proceso de revisión de dichos documentos.

En este punto, vale la pena recordar que los estudios y diseños –no objetados– en cuestión forman parte de la ruta crítica para dar inicio a la fase de construcción, en tanto son un condicionante de parte de la interventoría para mantener la aprobación del plan de adquisición predial propuesto por el concesionario, por lo que es esencial contar con estos para el inicio de la fase constructiva.

Finalmente, al respecto de la entrega de estudios de trazado y diseños geométrico de las unidades funcionales del proyecto, la oficina de control interno considera que se deberían implementar mecanismos que agilicen la obtención de la no objeción de este insumo, debido a que de él dependen múltiples condiciones que son requisitos para dar inicio a la fase de construcción, tales como estudios y diseños de detalle de la unidad funcional de inicio, así como disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios a intervenir en esa unidad funcional, entre otras. Por lo tanto, se recomienda a la supervisión del proyecto liderar mesas de trabajo sobre este tema, con el fin de que el concesionario y la interventoría concilien su posición en lo referente a los estudios de trazado y diseño geométrico. A la fecha, se cuenta con menos de tres (3) meses para que finalice el plazo de la fase de pre-construcción; razón por la cual, el proyecto requiere que se ejecuten acciones que permitan cumplir con la meta propuesta.

### *7.3.1.2 Haber obtenido la no objeción a los estudios de detalle de las intervenciones de la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio*

Según el contrato de concesión, el concesionario debe entregar los estudios de detalle de las unidades funcionales —no objetados por la interventoría— cuya ejecución le dé inicio a la fase de construcción, dentro de los doscientos diez (210) días siguientes a la fecha de inicio.

Al igual que los estudios de trazado y diseños geométricos (ver numeral 7.3.1.1), los estudios de detalle fueron entregados por el concesionario a la interventoría dentro de la prórroga de

veinticinco (25) días hábiles adicionales a los quince (15) previstos en el numeral 6.4, literal a) del contrato de concesión. Por esta razón, actualmente la interventoría se encuentra en proceso de revisión de dichos documentos, de los cuales deberá entregar el concepto respectivo como máximo cuarenta y cinco días a partir de la entrega de estos documentos.

Los estudios de detalle de la unidad funcional de inicio se han entregado dentro de los plazos previstos; sin embargo, a la fecha estos no cuentan con la no objeción de la interventoría. En caso de haber diferencias entre los conceptos de la interventoría y del concesionario para este insumo, se sugiere que se lleven a cabo mesas de trabajo, las cuales, se considera que agilizarían la obtención de la no objeción de los mismos y así se cumpliría con una condición precedente para dar inicio a la fase de construcción.

*7.3.1.3 Haber suscrito el contrato de construcción*

Según el contrato de concesión, el concesionario debe haber suscrito el contrato de construcción a más tardar dentro de los doscientos cuarenta (240) días contados a partir de la fecha de inicio.

A este respecto, se observa que el concesionario ha celebrado los contratos de diseño y construcción, dentro de los plazos establecidos, con el Consorcio Ruta 40, conformado por Constructora Concreto S.A., Vinci Construction Terrasement sucursal Colombia y Vinci Construction Grands Projects sucursal Colombia, dando así adecuado cumplimiento a este requisito.

*7.3.1.4 Haber efectuado el cierre financiero y giros del equity*



Según el contrato de concesión, el concesionario debe haber efectuado los cierres financieros y debe haber efectuado los giros de Equity previstos en la fase de Pre-construcción.

A la fecha, el concesionario ha efectuado todos los giros de equity previstos dentro de los plazos establecidos por el contrato, según se muestra en la Tabla 10.

*Tabla 10. Giros previstos a la cuenta del proyecto por parte del concesionario.*

TERCER CARRIL BOGOTÁ GIRARDOT						
Concepto	Valor	Plazo Contractual	Fecha límite	Valor Constante	Fecha	Estado
Giro 1	4.853.766.265	Al momento de Constitución del Patrimonio Autónomo	16-nov-16	\$ 6.155.608.544	17-nov-16	Cumplido
Giro 2	44.958.258.081	180 días desde la Fecha de Inicio	31-may-17	\$16.761.122.497	16-nov-16	Cumplido
				\$285.698.701	01-dic-16	Cumplido
				\$1.912.100.113	01-dic-16	Cumplido
				\$11.513.868.066	31-ene-17	Cumplido
				\$10.415.809.580	01-mar-17	Cumplido
				\$30.096.433.770	31-may-17	Cumplido



 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura  <b>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO</b>  Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot</p>	 <p>TODOS POR UN  <b>NUEVO PAÍS</b>  PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN</p>
--	---	---

<b>Giro 3</b>	52.658.298.890	360 días desde la Fecha de Inicio	27-nov-17	\$32.564.734.895	19-jul-17	Cumplido
<b>Giro 4</b>	51.013.751.533	720 días desde la Fecha de Inicio	22-nov-18			
<b>Giro 5</b>	48.788.484.068	1080 días desde la Fecha de Inicio	17-nov-19			
<b>Giro 6</b>	61.823.792.847	1440 días desde la Fecha de Inicio	11-nov-20			
<b>Giro 7</b>	63.447.468.526	1800 días desde la Fecha de Inicio	06-nov-21			
<b>Giro 8</b>	83.285.737.189	2160 días desde la Fecha de Inicio	01-nov-22			
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 410.829.557.399</b>			<b>\$109.705.376.166</b>		

Fuente: Equipo de supervisión del contrato de concesión.

Por otra parte, el cierre financiero de proyecto aún no se ha presentado ante la interventoría o ante la ANI, y a la fecha no se tiene conocimiento de que el concesionario lo haya concretado. Sin embargo, el plazo para obtener dicho cierre es de trescientos sesenta (360) días contados a partir del acta de inicio, es decir que finaliza el 1 de diciembre de 2017, por lo que a la fecha no se ha generado ningún incumplimiento de este requisito, sin embargo, es absolutamente necesario para iniciar la fase constructiva del proyecto además de que es considerada una actividad de suma importancia para el proyecto tanto que si no se llegara a conseguir podría derivar en caducidad del contrato.

En cuanto a los giros de equity previstos en el contrato, se evidencia un adecuado cumplimiento de las obligaciones. Sin embargo, para la oficina de control interno, el tema del cierre financiero es preocupante dado que el tiempo restante para la finalización de la fase de pre-construcción es corto, inferior a tres meses, y hay incertidumbre del avance del proceso tanto por parte de la supervisión como por parte de la interventoría, en tanto el concesionario no ha emitido reportes al respecto. En el caso de que el concesionario no cumpla con la acreditación del cierre financiero, se recomienda a la interventoría implementar, de manera inmediata, los mecanismos para conminar al concesionario, tales como solicitud a la ANI de la no objeción de periodos de cura. La no acreditación es crítica ya que representa la imposibilidad de tener un financiador en el proyecto y derivar en escasez de recursos por parte del privado para la ejecución del proyecto.

#### *7.3.1.5 Contar con la disponibilidad de al menos 40% de la longitud efectiva de los predios de la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio*

De acuerdo con el contrato de concesión, el concesionario deberá haber adquirido o demostrar que cuenta con la disponibilidad de al menos el cuarenta por ciento de la longitud efectiva de los predios necesarios para la ejecución de las intervenciones de la primera unidad funcional a ejecutar dentro del plazo previsto para la fase de pre-construcción.

Según el plan de obras, la primera unidad funcional que se va a ejecutar es la 8, entre el Muña y Soacha, cuyo alcance es de rehabilitación y mantenimiento; por lo tanto, no incluye la construcción de carriles adicionales y de esta manera evita la adquisición de predios, sin embargo, son necesarios los predios referentes a puentes peatonales que aún no se han adquirido. Se evidenció que la interventoría ha reiterado al concesionario la importancia de levantar con prontitud las actas de

vecindad de los predios aledaños al corredor vial en esta unidad funcional<sup>3</sup>, lo cual es un requerimiento para dar inicio a las intervenciones.

Por otra parte, la supervisión del proyecto ha solicitado<sup>4</sup> a la interventoría:

*“Analice si la gestión para la adquisición predial requerida en la UF 8, si se ajusta a los tiempos y cronograma presentado en el plan de obras o si existe riesgo por falta de disponibilidad de predios para inicio de construcción de tercer carril”.*

Frente a esto, la interventoría ha respondido<sup>5</sup> que la gestión predial de la UF8 se limita a la asociada a la construcción de puentes peatonales y a la construcción del puente vehicular de acceso a Sibaté. La construcción —y por ende la gestión predial— de estos puentes, depende de los diseños geométricos definitivos de cada estructura, los cuales están en proceso de revisión (ver sección 7.3.1.2), razón por la cual la interventoría informa que aún no puede establecer si existe el riesgo de atrasos en por falta de gestión predial.

A juicio de oficina de control interno, a la fecha no se ha incurrido en el incumplimiento de ningún requisito contractual en materia predial; sin embargo, en caso de que los diseños definitivos afecten nuevos predios puede haber un riesgo alto de retrasos por falta de gestión predial dada la cercanía de la fecha de inicio de la fase de construcción. Por lo tanto, como se mencionó anteriormente, se recomienda que se apliquen mecanismos que agilicen la no objeción de los diseños definitivos con el fin de tener claridad de los predios requeridos y de esta manera llevar a cabo la gestión que estos requieren.

Por otra parte, como se discute más adelante en el numeral 7.3.3.1, existe la posibilidad de que las especificaciones de los puentes peatonales cambien para acoplarse a los diseños de TransMilenio, o de que se desafecte un tramo de la unidad funcional. En caso de que cambien las especificaciones de los puentes, habrá que ajustar los diseños de detalle y posiblemente también la gestión predial.

La oficina de control interno considera que hay un riesgo alto asociado a no iniciar la fase de construcción, en el plazo previsto, como consecuencia de la ausencia de sus condiciones precedentes y debido a la incidencia de terceros en el proyecto. Para mitigar la última situación se recomienda a la supervisión liderar acercamientos con TransMilenio S.A, la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía de Soacha y demás entidades del gobierno para llevar a cabo las mesas de trabajo que se requieran con el fin de obtener una solución al respecto.

#### *7.3.1.6 Haber obtenido licencias y permisos requeridos para la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio*

<sup>3</sup> Informe de interventoría No. 10 del mes de septiembre de 2012

<sup>4</sup> Radicado No. 2017-605-030701-1

<sup>5</sup> Radicado No. 2017-409-108127-2

Según el contrato de concesión, el concesionario debe haber obtenido las licencias y permisos requeridos por la Autoridad Estatal y por la Autoridad Ambiental para el inicio de las intervenciones de la primera unidad funcional que se va a intervenir.

Al respecto, el concesionario se encuentra tramitando los siguientes permisos para la unidad funcional 8:

- Levantamiento parcial de veda de especies de flora silvestre ante la Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS): se inicia actuación administrativa para la evaluación de la solicitud.
- Permiso de aprovechamiento forestal ante la Dirección Regional Soacha de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR): se emite el Auto de inicio del trámite administrativo para la solicitud.
- Permiso de aprovechamiento forestal ante la Dirección de Gestión Ambiental de la Alcaldía de Soacha: solicitud radicada por el concesionario el 25 de septiembre de 2017.
- Tres permisos de ocupación de cauce ante la Dirección Regional Soacha de la CAR: se ha emitido Auto de inicio de los trámites administrativos y se ha pagado a la CAR por parte del concesionario el costo de la evaluación ambiental.
- Aprobación del Programa de adaptación a la Guía Ambiental (PAGA) – Fase 1: ha sido aprobado por parte de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y por la interventoría. Actualmente se encuentra en revisión por parte de la interventoría el PAGA fase 2.

Cabe recordar que esta unidad funcional no incluye actividades de ampliación a tercer carril, razón por la cual no requiere estar cubierta por una modificación o trámite de licencia ambiental; sin embargo, dado que el licenciamiento ambiental de varias unidades funcionales del proyecto no se encuentra resuelto a la fecha, en la sección 7.3.2 de este documento se aborda a profundidad el tema del licenciamiento ambiental de todo el proyecto.

A juicio de la oficina de control interno, la gestión de permisos y licencias ambientales para la UF8 está desarrollándose de forma oportuna y dentro de los plazos contractuales, por lo que no se tienen observaciones en este particular.

Se recomienda a la supervisión, con el apoyo de la interventoría, continuar con el acompañamiento que el concesionario requiera para obtener las licencias que demanden las otras unidades funcionales del proyecto.

#### *7.3.1.7 Haber logrado los acuerdos definitivos en el proceso de consulta previa*

Según el contrato de concesión, se deben haber logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior en el proceso de consulta previa, para las unidades funcionales que deben acometerse al inicio de la fase de construcción.

A este respecto, el concesionario solicitó las siguientes certificaciones:

- Certificación de presencia de comunidades negras, indígenas raizales o palenqueras a la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior.
- Certificación de territorios y resguardos legalmente constituidos y las zonas de baldíos para cualquier tipo de intervención ante el INCODER.
- Consulta al ICANH a través de la empresa INGETEC. la solicitud de licencia de intervención arqueológica

Lo anterior evidencia gestión en el proyecto para determinar la presencia de comunidades; no obstante, a pesar de que en el desarrollo de la auditoría la interventoría se expuso que la presencia de comunidades es nula, en caso de que las certificaciones del Ministerio del Interior y de INCODER arrojen resultados inesperados, se debe actuar de manera inmediata para protocolizar los acuerdos correspondientes, lo cual requiere del acompañamiento permanente de la interventoría y del liderazgo de la supervisión.

*7.3.1.8 Haber cumplido con las obligaciones de los apéndices y anexos que deben ser cumplidas durante la fase de pre-construcción*

Según el contrato de concesión, se requiere “haber cumplido con las obligaciones previstas en los apéndices y anexos del Contrato que deben ser cumplidas durante la Fase de pre-construcción”.

En este particular, la oficina de control interno centró su atención en tres temas: las obras y las intervenciones prioritarias, que son esenciales para la operación el funcionamiento adecuado del proyecto y para dar inicio a la fase constructiva del mismo, y la entrega y no objeción del plan de obras.

Por una parte, en la sección 5.2 del capítulo IV del apéndice técnico 1 del contrato de concesión se establece que el concesionario debe llevar a cabo una serie de intervenciones prioritarias en los primeros 4 meses, contados a partir de la fecha de inicio del proyecto. Estas intervenciones corresponden a las actividades de mantenimiento periódico de la vía tales como parcheo y/o bacheo, señalización horizontal y vertical o remoción de derrumbes, entre otros. En este sentido, estas intervenciones están enmarcadas dentro de las labores a realizar en la unidad funcional 0 (operación y mantenimiento de todo el corredor) y por consiguiente deben cumplir con sus indicadores de calidad.

De acuerdo con el informe de la supervisión de agosto de 2017, el avance de las intervenciones prioritarias era del 100%; no obstante, estas intervenciones tienen ocasión como consecuencia del deterioro constante y progresivo de la infraestructura; por lo que, la interventoría continuó con su labor de monitorear dichas intervenciones en el tiempo, encontrando un cumplimiento parcial de los niveles de servicio esperados ya que se presentaron 30 segmentos que no cumplieron con el nivel de aceptación del indicador E3, de fisuras; por lo cual, la interventoría estableció un plazo máximo de tres (3) meses para la corrección de dicho indicador, el que inició el 1 de septiembre de 2017.

La oficina de control interno considera que la interventoría debe continuar con el seguimiento y monitoreo a los indicadores que permiten medir el nivel de servicio de estas intervenciones. En caso de que se cumpla el plazo para subsanar el incumplimiento de E3 sin resultados positivos, se recomienda aplicar mecanismos que conminen al concesionario.

Adicionalmente, se considera que la interventoría podría contemplar menores plazos para corregir imperfecciones en las obras ejecutadas ya que un corredor vial de 4G debería proveer condiciones óptimas de operación, lo cual fomenta la seguridad de los usuarios, en todo momento.

Por otra parte, en la sección 5.2 del capítulo V del contrato de concesión se contemplan una serie de obras prioritarias incluidas en la propuesta del concesionario como factor de calidad. Estas obras incluyen la construcción de pasos deprimidos mixtos, puentes peatonales y retornos viales y tienen un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de inicio para entregar a satisfacción, es decir que este vence el 1 de diciembre de 2017.

A la fecha, según el informe de interventoría de septiembre, se tiene un avance general de las intervenciones de 68.71%, faltando aún cerca de cinco (5) semanas para terminar el plazo de entrega. Según ha informado la interventoría a través de sus reportes mensuales, algunas de estas obras han sufrido demoras en su implementación debido a conflictos con la comunidad aledaña a los sitios de ejecución, los cuales se han venido tratando para poder continuar con la construcción de las obras.

De parte de la oficina de control interno, se considera que se debe reforzar el acercamiento con la comunidad aledaña para poder finalizar las intervenciones proyectadas, lo cual debe contar con la participación del concesionario, la interventoría y la supervisión. Asimismo, se evidenció que hay un retraso en la construcción de las obras prioritarias y que únicamente se cuenta con cinco (5) semanas para ejecutar 31.29%; por lo tanto, se recomienda a la interventoría que solicite al concesionario diseñar e implementar un plan de acción.

Finalmente, en cuanto al plan de obras, de acuerdo con el informe de interventoría del mes de septiembre de 2017 (el más reciente radicado a la fecha), fue entregado el 28 de agosto de 2017 a la interventoría la cual revisó e hizo varias observaciones, posteriormente, el concesionario entregó el plan corregido y este está actualmente siendo revisado nuevamente por la interventoría.

No obstante, en una respuesta a una solicitud de la ANI sobre un concepto sobre la cesión de licencias ambientales<sup>6</sup>, la interventoría cita el plan de obras y presenta la siguiente tabla:

|

<sup>6</sup> Radicado No. 2017-409-108127-2

*Tabla 11. Cronograma del plan de obras presentado por el concesionario.*

Unidad Funcional	Fecha de Inicio de Obras	Fecha de Finalización
1	29-11-2018	05-04-2021
2	24-09-2018	05-12-2022
3	11-06-2019	05-12-2022
4	28-01-2019	05-10-2021
5	17-02-2020	05-12-2022
6	25-07-2019	05-12-2022
7	21-08-2019	05-12-2022
8	19-01-2018	05-09-2018

*Fuente: tomado de comunicado<sup>6</sup> de respuesta de la interventoría sobre concepto de cesión de licencias ambientales.*

La oficina de control interno considera necesario que el proyecto cuente cuanto antes con un plan de obras no objetado y aprobado por la ANI, pues han transcurrido más de dos meses en el proceso de revisión y aprobación, y como consecuencia, se ha venido trabajando sobre una versión preliminar de este documento, como en el caso del comunicado mencionado anteriormente (y su respuesta) sobre cesión de licencias ambientales. En este sentido, se solicita al concesionario y a la supervisión dar prioridad a la revisión y aprobación del plan de obras.

#### *7.3.1.9 Obtener y mantener en vigor las garantías del contrato de concesión*

De acuerdo con el contrato de concesión, el concesionario debe obtener y mantener en vigor las garantías de que trata el capítulo XII de la parte general, lo que contempla la garantía única de cumplimiento, la garantía de responsabilidad extracontractual y el seguro de daños contra todo riesgo.

Por su parte, el concesionario ha constituido a favor de la ANI las tres (3) garantías que exige el contrato, las cuales a su vez fueron aprobadas por la entidad el 30 de noviembre de 2016, por medio del formato de aprobación de póliza suscrito por el vicepresidente ejecutivo de la Entidad.

Posteriormente, se suscribieron tres anexos modificatorios a las pólizas de cumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual. Los primeros fueron sobre las pólizas de cumplimiento y se expidieron manteniendo los montos asegurados y ajustando la vigencia de los amparos a la fecha de inicio del contrato; similarmente, el segundo ajustó la vigencia de la póliza de responsabilidad civil extracontractual hasta el 01 de diciembre de 2017; por último, otro anexo modificatorio de la póliza de responsabilidad civil extracontractual ajustó los valores asegurados.

Estas pólizas fueron objeto de revisión por parte de la interventoría, quien en su momento emitió observaciones a los anexos modificatorios, las cuales el concesionario atendió y acogió, quedando finalmente aprobados por la ANI mediante el formato de aprobación de póliza con el radicado No.

2017-500-029716-1 del 13 de septiembre de 2017. En resumen, las garantías que exige el contrato fueron obtenidas dentro de los plazos previstos y se encuentran vigentes actualmente.

En este particular, se evidencia a la fecha un adecuado cumplimiento de los requisitos contractuales de garantías. Se recomienda a la interventoría mantener el seguimiento que ha venido implementando a las garantías del contrato de concesión.

*7.3.1.10 Fondear las cuentas del patrimonio Autónomo de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión*

Según el contrato de concesión, es necesario fondear las subcuentas del patrimonio autónomo que así lo requieran, de conformidad con lo previsto en el contrato de concesión. Según lo evidenciado en la auditoría se han fondado las subcuentas de forma adecuada dando cumplimiento a los fondeos exigidos contractualmente.

En la Tabla 12 se presenta un registro de los meses, las cantidades y las subcuentas en los cuales se han llevado a cabo los fondeos, por parte del concesionario.

Tabla 12. Fondeo de subcuentas

FONDEO DE SUBCUENTAS						
Nombre de la Subcuenta	nov-16	dic-16	ene-16	feb-17	mar-17	abr-17
Predios	150.873.897,89					
Compensaciones Ambient	212.054.820	212.294.521	213.173.422		435.039.972	218.542.707
Redes						
Interventoría y Supervisio	5.157.632.042					
Soporte Contractual	393.101.989					
MASC		283.353.365	16.635.227			
Excedentes Ani			4.951.085.236			
Obras Menores				41.675.012,21	56.474.981,11	62.544.121,48
Policia de Carreteras					3.979.808.738	154.866.930
FONDEO DE SUBCUENTAS						
Nombre de la Subcuenta	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	Acumulado-Ctes
Predios	26.460.606.072	15.604.972.197	11.084.767.998	8.593.648.611	7.031.203.517	68.926.072.293
Compensaciones Ambient	219.565.428	220.060.809	220.316.489	220.204.629	220.508.249	2.391.761.046
Redes						
Interventoría y Supervisio						5.157.632.042
Soporte Contractual						393.101.989
MASC				70.014.389		370.002.981
Excedentes Ani						4.951.085.236
Obras Menores	60.396.561,47	67.645.741,20	97.762.870,40			386.499.288
Policia de Carreteras	77.433.465	77.433.465	205.608.673	77.433.465	77.433.465	4.650.018.201

Fuente: interventoría Consocio SEG-INCOPLAN

Según los informes financieros mensuales de la interventoría, las cuentas se han fondado adecuadamente a lo largo del tiempo; sin embargo, se evidencia una falta de fondeo de la subcuenta de compensaciones ambientales en el mes de febrero de 2017, seguida de un fondeo de más del doble del monto requerido para el mes de marzo, para compensar la falta del mes anterior.

A pesar de que la falta de fondeo mencionada se dio por un periodo de tiempo corto y no implica una pérdida sustantiva de rendimientos financieros, se solicita a la interventoría hacer un seguimiento más intensivo y advertir a la supervisión del proyecto sobre este tipo de eventos en el futuro. Se recomienda a la interventoría, en compañía de la supervisión, definir un mecanismo de apremio, adicional periodo de cura, al concesionario cuando no cumpla con los fondeos establecidos en el contrato de concesión, sea en tiempo o en valor. El desplazamiento en el tiempo de los fondeos podría contemplar, por ejemplo, rendimientos dejados de percibir por la subcuenta sobre la que se produjo el incumplimiento.

#### *7.3.1.11 Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes a la fase de construcción*

En general, la oficina de control interno concluye, con respecto al estado de las condiciones precedentes a la fase de construcción:

- A la fecha de elaboración de este informe, se evidenció que no se cuenta con la no objeción a los estudios de trazado y diseño geométrico, así como a los estudios de detalle de la unidad funcional de inicio; por lo tanto, debido a que la fase de construcción debe iniciar en aproximadamente, un (1) mes, se deben fomentar mecanismos que permitan dar solución a esta situación, tales como mesas de trabajo entre la interventoría y el concesionario.
- Se alertan posibles retrasos en condiciones precedentes a la fase de construcción, tales como disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios a intervenir en la unidad funcional de inicio debido a que a la fecha no se tiene certeza de que predios se verán afectados con la ejecución del proyecto.
- A pesar de que la interventoría reportó que en la zona del corredor no se tiene la presencia de comunidades que requieran consultas previas, en caso de que entidades, como el Ministerio del Interior, certifiquen lo contrario, tanto la supervisión como la interventoría, deben acompañar al concesionario en la protocolización de los acuerdos correspondientes ya que la experiencia en los proyectos de 4G ha demostrado que esto puede materializar riesgos que impiden la ejecución del proyecto en los tiempos previstos contractualmente.
- Se debe mantener el seguimiento a la acreditación del cierre financiero y en caso de que el concesionario no cumpla con esta obligación dentro del plazo previsto, se recomienda implementar mecanismos para conminarlo. No acreditar el cierre financiero representa un riesgo grave ya que no asegura la disponibilidad de recursos del privado para ejecutar las obras que hacen parte del alcance del contrato de APP.
- De acuerdo con el análisis de las condiciones precedentes a la fase de construcción, a la fecha se han cumplido a satisfacción cuatro (4) de las diez (10) condiciones, estando a aproximadamente un mes del inicio de la fase constructiva, razón por la cual se generan alertas tempranas para el inicio el inicio de la fase constructiva.



### 7.3.2 Se evidenciaron dificultades en la gestión de licenciamiento ambiental

La infraestructura de carretera de doble calzada entre Bogotá y Girardot, antes de ser encargada concesionario Vía 40 Express mediante el contrato de concesión 04 de 18 de octubre de 2016 (vigente), estaba encargada al concesionario Concesión Autopista Bogotá – Girardot por medio de un contrato de concesión de tercera generación, el cual terminó de forma anticipada, teniendo vigentes dos (2) licencias ambientales.

En consecuencia, en la estructuración del nuevo contrato se incluyó la sección 7.1 del capítulo VII del apéndice técnico 6, que trata sobre cesión de trámites de obtención de Licencia y Permisos adelantados por la ANI, en la cual se establece que:

*“El Concesionario deberá aceptar la cesión respectiva sin reserva alguna, haciéndose titular de todos los derechos y/u obligaciones derivadas del trámite respectivo. Adicionalmente, deberá mantener a la ANI indemne de cualquier efecto derivado de dicha cesión”.*

Sin embargo, las licencias ambientales adquiridas por el anterior concesionario, tienen pendientes una serie de pasivos ambientales y una gestión predial incompleta, a la fecha no han sido recibidas por el concesionario actual, Vía 40 Express.

Por otra parte, el contrato de concesión, en el capítulo IV de la parte general, numeral 4.2 inciso k, establece que el concesionario debe *“Tramitar y obtener ante las Autoridades Estatales y/o Autoridades Ambientales todos los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones para adelantar el Proyecto...”*, de forma que el concesionario se ve obligado a tramitar y obtener en la fase de pre-construcción las licencias ambientales para todas las unidades funcionales.

Actualmente, el concesionario viene tramitando PAGAs en todas las unidades funcionales, excluyendo la UF2, que es la única que precisa licenciamiento por la construcción de un túnel. En este sentido, el concesionario asumió el riesgo de llevar a cabo el licenciamiento y permisos desconociendo la obligación contractual de aceptar la cesión de la licencia ambiental existente, lo cual podría implicar un trámite adicional al que viene realizando y por tanto una demora en el inicio de la fase constructiva del proyecto.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el responsable de las licencias ambientales del proyecto seguía siendo el concesionario Concesión Autopista Bogotá – Girardot, y que el concesionario Vía 40 Express no había aceptado la cesión de dichas licencias, la ANI inició un proceso en el cual logró que le fueran subrogadas, haciéndose responsable de estas hasta la fecha. Al respecto, la interventoría dio su concepto favorable para el inicio del proceso sancionatorio ambiental al concesionario, con periodo de cura sugerido de cinco (5) días —previa solicitud de la supervisión—, por no aceptar y suscribir la cesión de las licencias ambientales. Actualmente, es función de la ANI avalar el concepto de la interventoría para poder notificar al concesionario y dar inicio al periodo de cura.

De parte de la oficina de control interno, se evidencia una reacción necesaria por parte de la supervisión y de la interventoría al gestionar el inicio del proceso sancionatorio ambiental,

procurando asegurar la obtención de licencias como requisito para iniciar la fase de construcción. No obstante, en cerca de once (11) meses que han transcurrido desde el inicio del proyecto, hubiera sido más oportuno hacer un seguimiento más intensivo y anticipado al problema, ante la falta de voluntad del concesionario por aceptar la cesión de licencias.

Con respecto al seguimiento futuro del proceso de licenciamiento, se recomienda que se definan entre la ANI, el concesionario y la interventoría alternativas para avanzar en el licenciamiento ambiental, las cuales deben ser notificadas al ANLA.

Se recomienda enviar lo más pronto posible una respuesta por parte de la ANI acerca del concepto de la interventoría sobre el inicio del proceso de incumplimiento, y que la supervisión esté más alerta del tema para conminar al concesionario y garantizar el cumplimiento del requisito de licenciamiento.

### 7.3.3 Se evidenciaron problemáticas que eran previsibles desde la estructuración del proyecto

A continuación, se presentan tres problemas que enfrenta el proyecto y que de no ser atendidos con prontitud pueden perjudicar su ejecución, los que se considera eran previsibles en la etapa de estructuración.

#### 7.3.3.1 Posible traslapo de obras de la unidad funcional 8 con las obras de fase II y fase III de TransMilenio

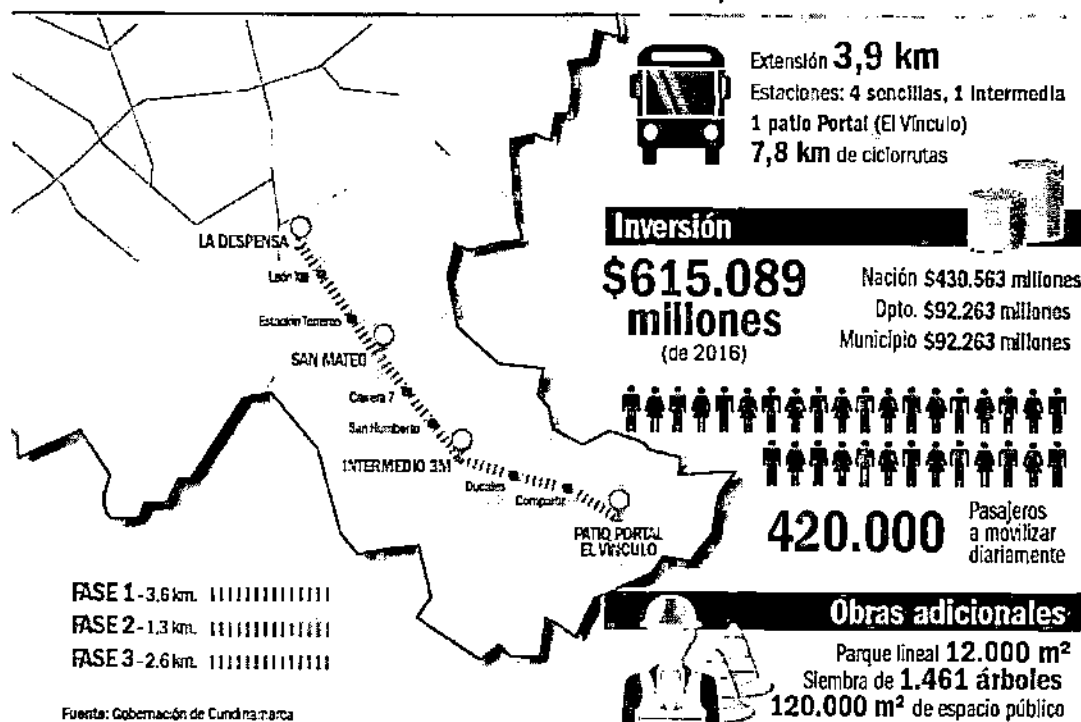
La unidad funcional 8 (UF8), corresponde al tramo ubicado entre el Embalse del Muña y el municipio de Soacha, tiene una extensión de 9.86 km y su alcance dentro del contrato de concesión corresponde a rehabilitación, mantenimiento, y operación. Esta incluye la construcción de una intersección a desnivel en Sibaté (PR 111 + 1930), la construcción de un tramo de ciclovia (de PR 111+1030 a PR 111+2617) y un tramo de andén (de PR 111+1030 a PR 111+1930).

Esta unidad funcional es la que ha sido seleccionada por el concesionario, según su plan de obras, para iniciar la fase de construcción del proyecto el 19 de enero de 2018, de la cual se tienen resueltos los permisos ambientales, y los diseños de detalle se encuentran a la espera de la no objeción de la interventoría, luego de una primera corrección. Según el plan de obras, la fase de construcción iniciará el 19 de enero de 2018.

Sin embargo, en la UF8 hay un proyecto de extensión de TransMilenio Fase II y III hasta Soacha, el cual afecta directamente más de 5 km de la UF8, teniendo en cuenta el recorrido de los buses de TransMilenio hasta los patios. En la Ilustración 1 se muestra el trazado de la intervención de TransMilenio, y se evidencia el traslapo del proyecto con la UF8.

Ilustración 1. Trazado y datos de extensión de TransMilenio Fases II y III a Soacha.

## TRANSMILENIO A SOACHA, FASES II Y III



Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 26 de enero de 2017<sup>7</sup>.

Adicional a esto, el traslapo de diseños afecta también la construcción de puentes peatonales, que para la UF8 y dentro de contrato de concesión, tienen ubicaciones y especificaciones que no se ajustan a los diseños de los puentes peatonales previstos para servir a las nuevas estaciones de TransMilenio.

Frente a esta dificultad, la supervisión y la interventoría han manifestado su preocupación y han discutido el tema en los comités de seguimiento. En el informe de supervisión del mes de agosto de 2017 (el último radicado a la fecha), se presenta un acta del 29 de agosto de 2017 donde se registra un comité de seguimiento con acompañamiento de la interventoría, en el que se planeó "solicitar una reunión con la Secretaría de Movilidad, Gobernación, Concesionario, ANI, para tratar el tema de la interferencia de diseños estructurales con la fase de TransMilenio".

En cuanto a la factibilidad del proyecto de TransMilenio en Soacha, el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) en las sesiones del 15 de diciembre de 2016 y 10 de enero de 2017 emitió el aval

<sup>7</sup> La construcción de las fases II y III de TransMilenio Soacha comenzará en el segundo semestre del año. Recuperado el 26 de octubre de 2014, de <https://www.dnp.gov.co/Paginas/La-construccion-de-las-fases-II-y-III-de-TransMilenio-Soacha-comenzara-en-el-segundo-semestre-del-año.aspx>.

fiscal previo para la declaratoria de importancia estratégica del proyecto. El 10 de enero de 2017, el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) declaró la importancia estratégica del proyecto y definió los siguientes pasos para viabilizar su implementación (ver Tabla 13) mediante el documento CONPES 3882.

Tabla 13. Sigüientes pasos para el proyecto de TransMilenio Soacha, fases II y III.

Pasos a seguir	Fecha
CONFIS para autorización de vigencias futuras	Marzo de 2017
Convenio de cofinanciación	Marzo de 2017
Inicio de licitación de diseño de detalle y construcción	Abril de 2017
Construcción	2017-2019

Fuente: CONPES 3882, 2017.

Teniendo en cuenta el traslapo de los dos proyectos, y el estado de avance de cada uno, se concluye que a la fecha no se ha definido una solución, por lo que no es claro qué entidad debería aportar el presupuesto y la construcción de la infraestructura del tramo en conflicto, así como tampoco es claro cuales especificaciones se deberían seguir para la construcción de dicha infraestructura (i.e. las especificaciones del proyecto de concesión o del proyecto de TransMilenio en Soacha), ya que ambas especificaciones son diferentes.

Por su parte, el concesionario no tiene la obligación contractual de seguir las especificaciones de los diseños de TransMilenio ni de garantizar el adecuado empalme con las obras de la Gobernación (extensión de TransMilenio), y tiene previsto iniciar el 19 de enero de 2018 con las obras de la UF8, según lo presentó en el plan de obras (el cual está en revisión por parte de la interventoría de acuerdo con el informe mensual de interventoría de septiembre de 2017), de manera que cualquier cambio a lo anterior sería objeto de un documento adicional para ajustar las condiciones del contrato.

De acuerdo con lo anterior existe un riesgo que puede significar el desarrollo de dos (2) obras con diseños diferentes sobre el mismo corredor, implicando la demolición de infraestructura recién construida, o bien, la construcción de puentes peatonales con una separación tan corta que no se justifique la existencia de ambos porque, es posible, que alguno no preste ningún servicio.

A juicio de la oficina de control interno, este riesgo se hubiera podido mitigar haciendo un seguimiento oportuno desde diciembre de 2016, cuando el proyecto de TransMilenio fue discutido en el CONFIS, o incluso mucho antes a partir de la visualización del proyecto, ya que la realización de esta fase de TransMilenio está prevista desde varios años atrás; sin embargo, a la fecha no se ha evidenciado la gestión oportuna para encontrar una solución o llegar a un acuerdo con las instituciones responsables del proyecto de TransMilenio.

Frente a esto, se identifican dos posibles soluciones:

- Desafectar los kilómetros del tramo en el que se traslapan los proyectos y dejarlo disponible para intervención de TransMilenio.

- Llegar a un acuerdo con el concesionario para que garantice el adecuado empalme con el proyecto de extensión de TransMilenio en Soacha.

En cualquiera de los casos, es necesario concretar lo antes posible reuniones de trabajo con las entidades que haya lugar (e.g. Gobernación de Cundinamarca, Alcaldía de Soacha, Departamento Nacional de Planeación) para definir una solución.

En caso de que este proceso no se logre culminar con éxito al cabo de dos meses, se recomienda iniciar la fase de construcción con otra unidad funcional que no tenga problemas de licenciamiento o traslapo de diseños, como por ejemplo la unidad funcional 1, teniendo en cuenta que de acuerdo con el contrato de concesión, esto implicaría contar lo más pronto posible con los estudios de detalle y la disponibilidad de por lo menos el 40% de los predios de esta unidad funcional para poder iniciar la etapa de construcción.

### 7.3.3.2 Insuficiencia del ancho de sección actual de la doble calzada para albergar el derecho de vía completo una vez se construya el tercer carril

Dentro de las obras prioritarias que establece el contrato de concesión (ver sección 7.3.1.8) en el capítulo V, sección 5.2, se contempla la construcción de pasos deprimidos mixtos, puentes peatonales y retornos viales. Estas obras, deben ser ejecutadas en la fase de pre-construcción, por lo que la mayoría de estas ya están cerca de ser terminadas.

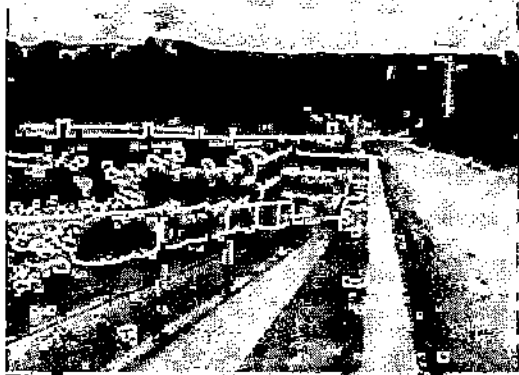

En cuanto a la ampliación a tercer carril de la doble calzada en las unidades funcionales 3 a la 7, el plan de adquisición predial y el presupuesto de la subcuenta respectiva garantizan el espacio suficiente para asegurar la construcción del tercer carril a lo largo de todo el trazado; sin embargo, en la visita técnica adelantada por la oficina de control interno se evidenció que el espacio disponible a los costados de la vía en ciertas secciones es suficiente para albergar el tercer carril, pero no todo el derecho de vía que establece la ley como necesario en este tipo de corredores, quedando cerca de un metro -en los lugares más críticos- de separación entre la berma externa y el predio adyacente.

De acuerdo con la Ley 1228 de 2008 "por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional"<sup>8</sup>, las carreteras de doble calzada tienen una faja de retiro obligatorio o área de reserva de veinte metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior; por lo que, se puede afirmar que actualmente en las unidades funcionales 3 a la 7 no hay espacio suficiente para la construcción de todo el derecho de vía.

En el recorrido al proyecto se evidenció que hay gran cantidad de predios cercanos a la berma de la vía actual. Se considera que dar alcance a la adquisición predial de ley (Ley 1228 de 2008) descrita

<sup>8</sup> Ley 1228 de 2008, por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión.

anteriormente, puede implicar sobrecostos no previstos en el contrato, preocupación que también fue manifestada por parte de la interventoría.

<p><i>Foto 3. Vista frontal de paso deprimido mixto con separación estrecha.</i></p>	<p><i>Foto 4. Vista frontal de puente peatonal con separación estrecha.</i></p>
	
<p>Se evidencia cómo las defensas de la vía quedan justo al lado del deprimido de este paso, dejando espacio insuficiente para albergar un tercer carril.</p>	<p>Se evidencia cómo la separación entre las columnas del puente apenas alcanza a albergar la sección de vía actual, dejando espacio insuficiente para albergar un tercer carril.</p>

Con base en lo anterior, de parte de la oficina de control interno, se recomienda a la supervisión solicitar a la interventoría que adelante una estimación de los cotos asociados a la gestión predial que demanda el proyecto con base en la Ley 1228. Adicionalmente, se recomienda que se solicite también una estimación de los costos asociados a la gestión predial que sería necesaria para albergar la sección menor a la de la Ley, como por ejemplo la comprendida entre los chaflanes de la vía y cinco metros adicionales de faja, con el fin de tomar una decisión sobre la adquisición de nuevos predios, teniendo en cuenta el presupuesto disponible en la subcuenta predios.

Con respecto al riesgo de incurrir en sobrecostos de gestión predial, la oficina de control interno recomienda preparar desde ya un plan para acción para mitigar su materialización. Una de las alternativas para este plan podría incluir el aprovechamiento de la solvencia económica que proporcionan los peajes de la concesión.

### 7.3.3.3 Exclusión del puente Ospina Pérez

En el con el contrato de concesión, Apéndice 1, sección 2.4, en la Tabla 2 de ese documento se establece la localización de las unidades funcionales del proyecto, y al final de la tabla, se enuncian las siguientes dos notas:

*“Nota (1): Las longitudes son de referencia, así como las coordenadas indicadas. El Concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes a cada Unidad según la descripción particular de cada Unidad Funcional.*

*Nota (2): Estas coordenadas son de obligatorio cumplimiento y corresponden al punto de empalme con las concesiones Concesión Vial Neiva Girardot, Concesión Vial Girardot - Ibagué - Cajamarca y con el Distrito de Bogotá."*

En primer lugar, la redacción de las dos notas es contradictoria, pues en la primera nota se establece que tanto las longitudes como las coordenadas de la tabla son de referencia, a la vez que en la segunda nota se establece que las coordenadas son de obligatorio cumplimiento. Adicionalmente, en la segunda nota se dice que las coordenadas corresponden al empalme con la concesión vial Neiva – Girardot (para el caso del subsector Girardot – Túnel de Sumapaz).

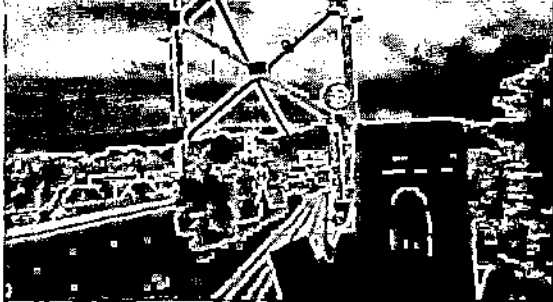

Tabla 14. Descripción de la unidad funcional 1.

UF	Sector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino (km)(1)	Intervención prevista	Observación
UF 1	San Rafael – El Paso	San Rafael PR0+0000 962333 N 917082 E <sup>(2)</sup>	El Paso PR9-0535 961157 N 926208 E	9,535	Rehabilitación y Mantenimiento	Construcción de 3 puentes vehiculares nuevos.
	Girardot – Túnel Sumapaz	Salida Puente Río Magdalena PR0+0000 966029 N 918895 E <sup>(2)</sup>	Portal Entrada Túnel Sumapaz (Melgar) PR37+0000 963323 N 942913 E	37,00		
	Variante Melgar	Entrada Paso Urbano Melgar desde (Puente Metálico) PR 25+035 956852 N 936492 E	Viaducto Melgar PR 29+450 959046 N 939428 E	4,415		

Fuente: Extraído del contrato de concesión, Apéndice técnico 1.

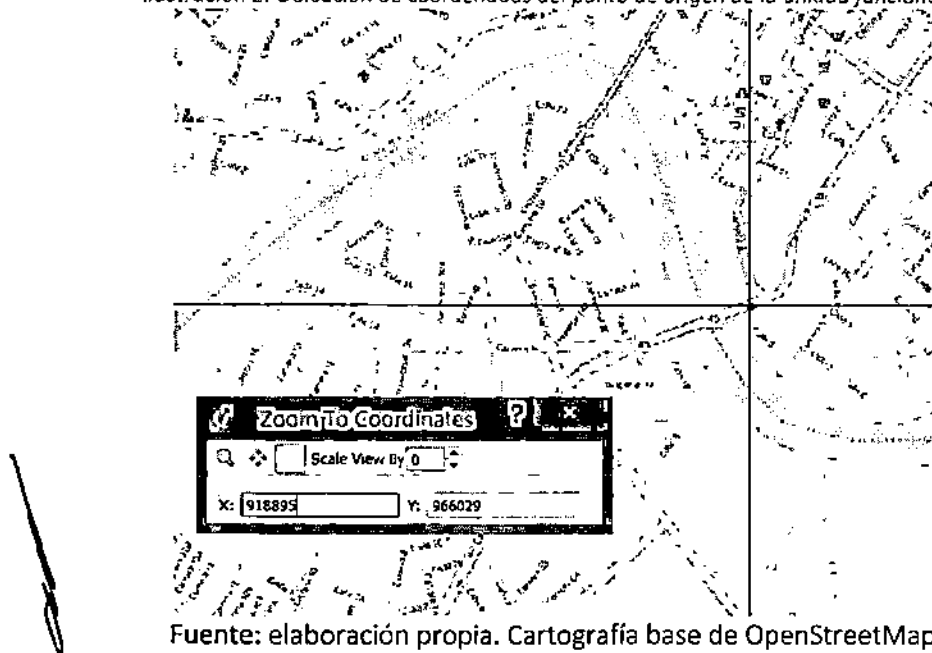
Ahora bien, el puente Ospina Pérez está situado al inicio de la unidad funcional 1, pasando sobre el Río Magdalena y conectando Flandes y Girardot. En el recorrido de auditoría técnica se evidenció que el PR0+0000 —que según el contrato de concesión es el punto de origen de la unidad funcional 1 (ver Tabla 14)— está en la salida del puente Ospina Pérez hacia Flandes (ver Foto 5 y Foto 6).

Sin embargo, la oficina de control interno verificó la ubicación de las coordenadas del punto de origen (i.e. PR0+0000) a partir de un sistema de información geográfico, evidenciando que las estas corresponden a la salida del puente hacia Girardot (ver Ilustración 2), por lo que se evidencia una falla al establecer la ubicación del punto de origen de la unidad funcional 1.

<p>Foto 5. PRO+0000 del subsector Girardot - túnel de Sumapaz, de la unidad funcional 1</p>	<p>Foto 6. Localización georreferenciada de la Foto 5</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, 18 de octubre de 2017 Vista del puente Ospina Pérez desde Flandes, donde se aprecia la placa indicativa del PRO+0000</p>	<p>Fuente: Cartografía en línea de Google Maps. Ubicación geográfica del PRO+0000 de la vía Girardot-Bogotá.</p>

Frente a este hecho, a partir de la salvedad de la Nota 2 sobre las coordenadas, el concesionario no se está haciendo cargo de la operación y mantenimiento del puente Ospina Pérez, dado que la coordenada de origen de la unidad funcional está en la salida del puente hacia Girardot. No obstante, en el acta de recibo de la infraestructura recibida por el concesionario al inicio del proyecto se incluye el puente, el concesionario ha realizado actividades referentes a operación y mantenimiento del mismo pero posteriormente ha manifestado que el mantenimiento del mismo no obedece a su responsabilidad por cuanto están mal precisadas las coordenadas, sin embargo, queda en el limbo quien responde actualmente por este puente ya que no lo tiene asignado ni la concesión colindante ni al INVIAS.

Ilustración 2. Ubicación de coordenadas del punto de origen de la unidad funcional 1.



Fuente: elaboración propia. Cartografía base de OpenStreetMaps.



A juicio de la Oficina de Control Interno, la confusión sobre si se incluye o no el puente dentro del proyecto se genera como consecuencia de un error de redacción del contrato en su fase de estructuración. Al respecto, es importante tener claridad cuanto antes sobre si la intención de la ANI es incluir el puente para poder tomar acciones correctivas.

En caso de que el puente no se desee incluir en el proyecto, se estaría interpretando de forma correcta la intención de la ANI por parte del concesionario. Sin embargo, en caso de que sí se desee incluir el puente, la oficina de control interno recomienda en una primera instancia entablar diálogos con el concesionario para buscar un acuerdo que no implique adicionar recursos no previstos al proyecto, ya que, si esto no tiene resultado favorable, es posible que sea necesario modificar el contrato y adicionarle nuevos recursos.

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, de aforo y recaudo, ambiental, social y predial).

Cabe aclarar que esta es la primera vez que se hace auditoría al proyecto de ampliación a tercer carril de doble calzada Bogotá – Girardot, por lo que no se hace un análisis comparativo de calificaciones ni un seguimiento de observaciones anteriores.

### 8.1. Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.<sup>9</sup>

### 8.2. Resultados de la medición con la MED para el proyecto de ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot

A continuación, se presenta el resultado de la MED de la presente auditoría obtenido para la interventoría Consorcio SEG – INCOPLAN, la cual evaluó ocho componentes y determinó una calificación de 70,99 sobre 100, resultado global, medido y calculado el mes de septiembre de 2017.

<sup>9</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 17 y 18 de octubre de 2017.

La calificación global es calculada con base en el promedio simple de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes. A su vez, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre 21 y 44 criterios (dependiendo del componente) por componente.

Siendo esta ocasión la primera aplicación de la MED, a continuación se presenta el resultado de la evaluación desagregada por componentes. Posteriormente, se presentará un análisis pormenorizado de cada uno de los componentes, resaltando los aspectos positivos y las oportunidades de mejora para la interventoría.

Tabla 15. Resultados de calificación MED de septiembre de 2017.

Id	Componente	Calificación desempeño de interventoría CARRETERO				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa					69.83
02	Gestión Técnica					70.50
03	Gestión Financiera					71.19
04	Gestión Jurídica					70.50
05	Gestión de Aforo y Recaudo					73.63
06	Gestión Ambiental					71.83
07	Gestión Social					70.50
08	Gestión Predial					69.94
<b>Promedio General =</b>		<b>70.99</b>				

Fuente: elaboración propia.

Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED de Interventorías lo largo de sus años de gestión.

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para lo cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico [csanchez@ani.gov.co](mailto:csanchez@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 8.3. Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 17 y 18 de octubre 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.

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, 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 Agencia Nacional de Infraestructura 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 Agencia Nacional de Infraestructura.
2. **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 PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **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.
4. **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 Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.
5. **Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este 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 en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

6. **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 la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación, entre otros.
7. **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, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.
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 descritos anteriormente se logra a partir de cada uno de los criterios valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría. Para ello, se evaluó el desempeño del trabajo en cada área con ayuda de la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

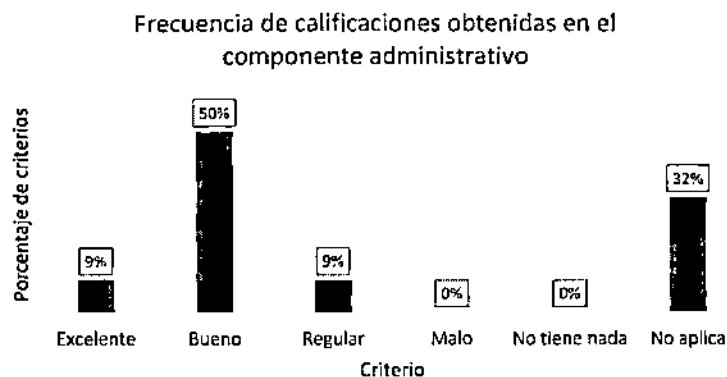
A continuación, se analiza en detalle cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de octubre de 2017, así:

#### 8.3.1. Desempeño del componente administrativo

*Calificación Obtenida: 69,83*

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle de dicha calificación (ver Ilustración 3), se observa que el desempeño en la mitad de los criterios se ha calificado como bueno, seguido de un 9% en los desempeños excelente y regular respectivamente. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la interventoría y se emiten recomendaciones de mejora para el componente administrativo.

Ilustración 3. Porcentaje de criterios según calificación en el componente administrativo.



Fuente: elaboración propia.

Con respecto a la organización de la interventoría, se observó una estructura de gestión clara y apropiada, donde la repartición de funciones entre los consorciados no afecta el desempeño de las funciones, se destaca la incorporación de tres coordinadores de proyecto —adicionales a los requerimientos contractuales—, que ayudan a dar alcance a las directrices emitidas por el director. Las ubicaciones de las oficinas en Fusagasugá y las previstas en Soacha, así como la permanencia y dedicación de los residentes en las mismas se consideran políticas idóneas para permitir el seguimiento continuo del proyecto.

Otros aspectos que destacar en este componente incluyen las buenas prácticas de comunicación interna, a través de almacenamiento de la información en la nube con control de permisos de visualización y edición de los archivos, la comunicación interna directa por correo electrónico y el registro de comunicación externa por medio de una matriz de correspondencia. Finalmente, también sobresale el seguimiento de las reuniones y sus compromisos mediante la elaboración y registro de actas de reunión.

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos que se pueden mejorar con el fin de llevar un control más completo del proyecto en el corto plazo y mejorar la forma en la que se comunican sus avances.

- Es importante mantener actualizada la página web de la interventoría en la sección de registro fotográfico, pues de esta forma la ciudadanía puede tener registro del avance de las intervenciones, lo cual cobra relevancia especial en este proyecto ha demostrado ser objeto de preocupación y seguimiento de la ciudadanía. Lo anterior, en el marco de la ley 1712 de 2014.
- Es importante que la interventoría tome un papel activo en el control de los contenidos que se divulgan en las piezas informativas periódicas que emite el concesionario para informar a la ciudadanía del avance del proyecto, en vez de limitarse a la vigilancia del requisito contractual que es publicar las comunicaciones en las cantidades establecidas por el contrato de concesión. Lo anterior, puede ser determinante para cambiar la imagen

desfavorable que se tiene de la operación de la infraestructura por fallas en la administración de la misma en el pasado.

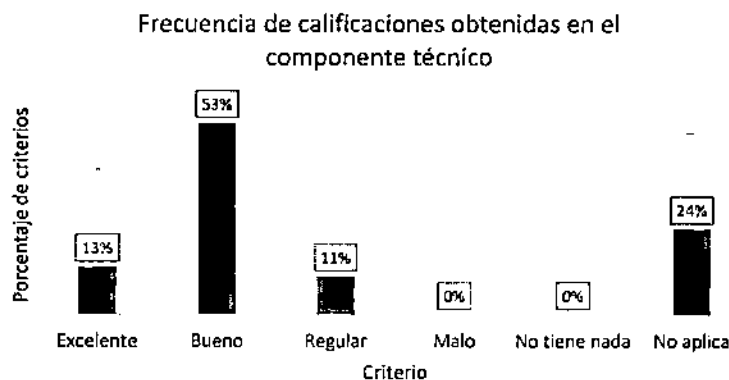
- Se solicita que se actualice con mayor frecuencia el Project online del proyecto, ya que allí se almacenan los datos del proyecto que utiliza la ANI para hacer seguimiento y control al avance del contrato y para almacenar un registro del mismo. Por ejemplo, se evidenció que la carpeta del

### 8.3.2. Desempeño del componente técnico

*Calificación obtenida: 70,50*

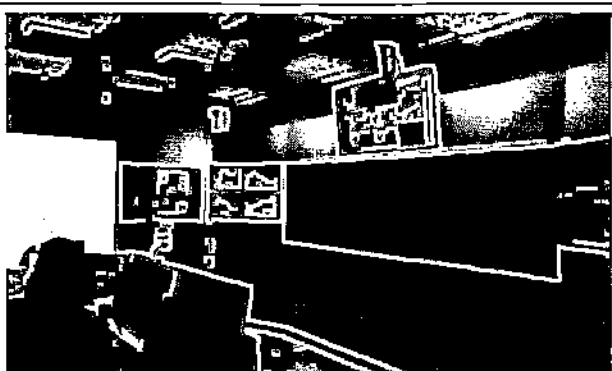
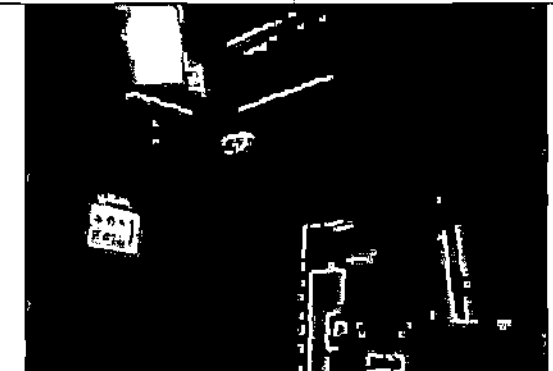
La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 4), se observa que el desempeño en cerca de la mitad de los criterios se ha calificado como bueno, seguido de los desempeños excelente y regular, que incluyen el 13% y el 11% de los criterios respectivamente. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente técnico.

*Ilustración 4. Porcentaje de criterios según calificación en el componente técnico.*



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la verificación del estado y funcionamiento de las bases de operaciones, se evidenció un desempeño excelente, incluyendo implementación de esfuerzos adicionales en los días festivos, de acuerdo con los requerimientos adicionales de la demanda. De la misma forma, se observó un desempeño notable en la verificación de planes de contingencia no incluidos en el contrato, a partir de los cuales se hace acompañamiento a los planes retorno, entre otros tipos de contingencia.

<p>Foto 7. Centro de control de operaciones del túnel de Sumapaz</p>	<p>Foto 8. Puesto de emergencia al interior del túnel de Sumapaz</p>
	
<p>Vista interna del centro de control de operaciones y sus equipos de monitoreo.</p>	<p>Puesto de emergencia número 07 en el túnel de Sumapaz</p>

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos que se pueden mejorar con el fin de mejorar el seguimiento técnico que se hace al proyecto en algunos temas puntuales.

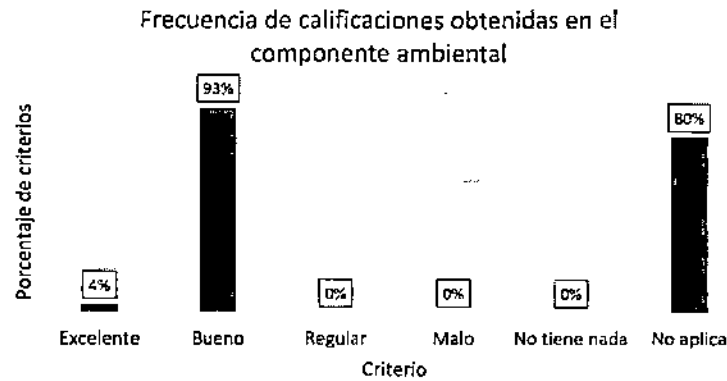
- Se recomienda hacer un seguimiento más frecuente a los postes de emergencia en los túneles, y verificar la calidad de la comunicación con el centro de control. En la visita de auditoría técnica se evidenció en uno de estos postes que a pesar de que el equipo estaba en buen estado, no era claro el sonido de la llamada al centro de control.
- Se recomienda llevar a cabo recorridos de inspección nocturnos, con el fin de verificar la operación de la vía en estas condiciones.
- Se recomienda levantar y mantener actualizado un inventario vial del proyecto por parte de la interventoría para llevar un mejor control de la infraestructura y sus intervenciones.

### 8.3.3. Desempeño del componente ambiental

**Calificación obtenida: 71,83**

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 5), se observa que el desempeño en la mayoría de los criterios se ha calificado como bueno, seguido de los desempeños excelente y regular, que incluyen el 13% y el 11% de los criterios respectivamente. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente ambiental.

Ilustración 5. Porcentaje de criterios según calificación en el componente ambiental.



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la asesoría a la ANI en los asuntos jurídicos y técnicos que son de carácter ambiental, se destaca el trabajo de la interventoría al brindar un apoyo a la entidad mediante el análisis de normas en relación con la cesión de las licencias ambientales que estaban en poder del concesionario que solía operar la infraestructura y ahora en poder de la ANI.

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos que se pueden mejorar con el fin de llevar un control más completo de la obtención oportuna de permisos ambientales.

- Se recomienda hacer un monitoreo riguroso del tiempo de las solicitudes de los permisos ambientales a la ANLA, toda vez que este es un tema crítico que puede retrasar el cronograma del proyecto.
- Se recomienda hacer una estimación de tiempos de los posibles escenarios del licenciamiento ambiental (e.g. solicitud de una nueva licencia, no aprobación de la modificación de licencia por parte de la ANLA) para conocer el riesgo de demoras en el cronograma del proyecto por este concepto.

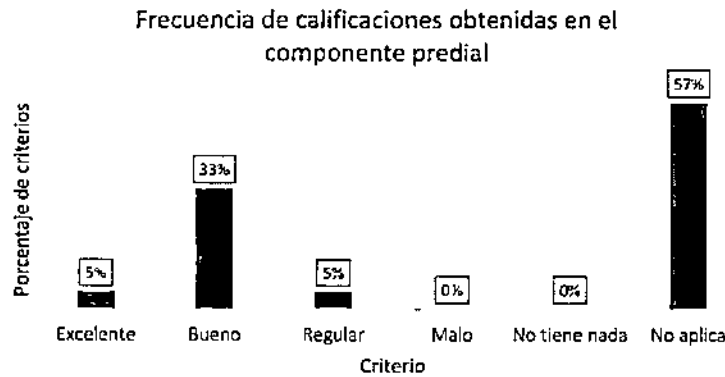
#### 8.3.4. Desempeño del componente predial

*Calificación obtenida: 69,94*

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 6), se observa que el desempeño en la mayoría de los criterios se ha calificado como bueno, seguido del desempeño excelente, que incluye el 4% de los criterios. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente predial.



Ilustración 6. Porcentaje de criterios según calificación en el componente predial.



Fuente: elaboración propia.

En cuanto al acompañamiento de la gestión predial del proyecto por parte de la interventoría, se destaca la metodología de trabajo adecuada prevista para la revisión predial y el involucramiento para asesorar al concesionario en la mejor forma técnica y legal de adquirir los inmuebles del pasivo predial, en especial, en los casos los predios aledaños a los puentes de la unidad funcional 8.

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos que se pueden mejorar con el fin de hacer un seguimiento más estricto a la gestión predial.

- Se recomienda construir un inventario, hacer un seguimiento intensivo y reportar la situación actual de los casos de invasión a los predios del estado, en especial en los establecimientos de ventas al margen de la vía que estén en esta situación.
- Se recomienda inventariar y cuantificar desde ya los predios que se requeriría adquirir para contar con el ancho de derecho de vía de ley (20 metros desde el eje de la calzada externa de la vía de doble calzada<sup>10</sup>)
- Implementar un control de invasiones de predios del corredor vial por parte del concesionario ya que no se evidenció este seguimiento.

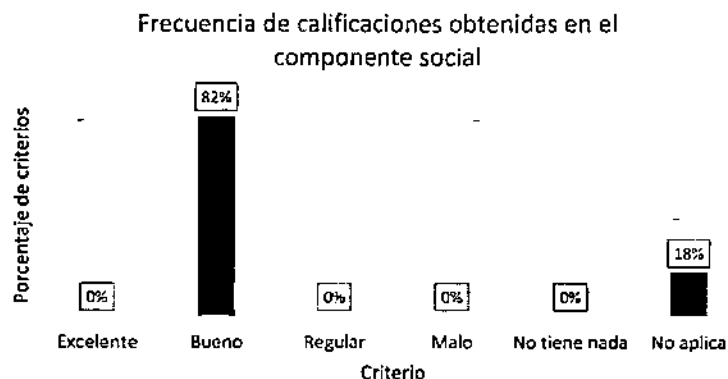
### 8.3.5. Desempeño del componente social

*Calificación obtenida: 70,50*

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 7), se observa que el desempeño en la mayoría de los criterios se ha calificado como bueno, seguido del desempeño excelente, que incluye el 4% de los criterios. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente social.

<sup>10</sup> Ley 1228 de 2008, por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión.

Ilustración 7. Porcentaje de criterios según calificación en el componente social.



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la gestión social, se destaca el seguimiento al programa de atención al usuario y a las unidades móviles, en el cual se cuenta con una oficina móvil que proporciona información veraz y actualizada del proyecto a la ciudadanía, y se lleva un registro de los visitantes a la oficina. Se destaca también la gestión para cambiar la imagen negativa de la operación de la infraestructura en algunos sectores como El Tambo.

Foto 9. Diálogo de la interventoría con la comunidad de El Tambo.	Foto 10. Canalización del tráfico en el sector de El Tambo.
	
<p>La comunidad pedía información sobre la clausura de la entrada a sus comercios por la ubicación de maletines sobre la vía.</p>	<p>Maletines sobre la vía para canalizar el tráfico de forma temporal para atender obras prioritarias.</p>

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos que se pueden mejorar con el fin de atender mejor los temas sociales con la comunidad afectada.

- Se recomienda instalar una oficina móvil de atención al usuario en cada unidad funcional en la que se vayan a iniciar obras con el propósito de informar a la ciudadanía y aclarar las dudas en torno al proyecto.
- Se recomienda verificar que tanto en las piezas gráficas como en los puntos de atención ciudadana y en otros medios de comunicación se informe y aclare sobre las obras que se

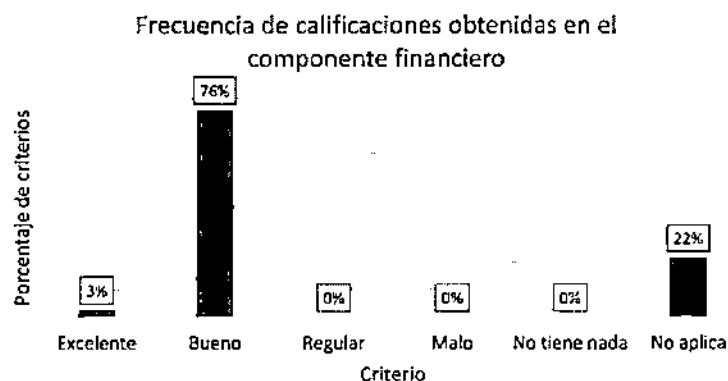
van a hacer para no generar expectativas diferentes al alcance que tiene el proyecto. Esto aplica especialmente para la unidad funcional 8 donde se evidenció una expectativa errada sobre la construcción de un cuarto carril.

### 8.3.6. Desempeño del componente financiero

*Calificación obtenida: 71,19*

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 8), se observa que el desempeño en la mayoría de los criterios se ha calificado como bueno, seguido del desempeño excelente, que incluye el 3% de los criterios. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente financiero.

*Ilustración 8. Porcentaje de criterios según calificación en el componente financiero.*



Fuente: elaboración propia.

En cuanto al control financiero del recaudo, se evidencia una gestión apropiada por parte de la interventoría, haciendo uso de cámaras de última tecnología para verificar los conteos y validándolos con los del concesionario con una alta confiabilidad, así como validando mensualmente los dineros recaudados, los faltantes y los excedentes de recaudo.

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos que se pueden mejorar con el fin de garantizar un desempeño financiero sólido.

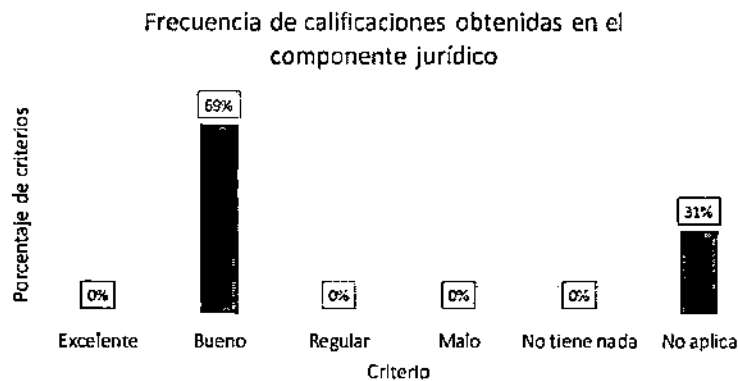
- Se recomienda hacer un seguimiento anterior al límite contractual respecto del cierre financiero, toda vez que al mes once de firmada el acta de inicio de la pre-construcción aún no se tiene noticia de haber alcanzado este requisito.
- Se recomienda ajustar los tiempos de entrega del informe financiero a la entrega del informe mensual de interventoría.
- Es importante alertar a la ANI sobre los retrasos en el fondeo de las subcuentas del proyecto, aun cuando estos se den en periodos de tiempo cortos.

### 8.3.7. Desempeño del componente jurídico

**Calificación obtenida: 70,50**

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 9), se observa que el desempeño totalidad de los criterios aplicables se ha calificado como bueno. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente financiero.

Ilustración 9. Porcentaje de criterios según calificación en el componente jurídico.



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la asesoría jurídica de la interventoría, se destaca la posición clara y oportuna frente a eventuales incumplimientos del concesionario, lo cual se evidenció en el concepto técnico en torno a la obligatoriedad de la cesión de licencias ambientales. También se evidenció que se hace un seguimiento adecuado a la obtención y vigencia de las garantías del contrato a través de los informes.

De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos de la gestión jurídica con el fin de ayudar a mejorar el seguimiento jurídico.

- El seguimiento a la gestión jurídica en los informes es muy general, se espera el análisis de los temas críticos y riesgos, así como su trazabilidad en el avance del proyecto, además de un reporte de actividades. Esto aplica para el tema del licenciamiento ambiental.

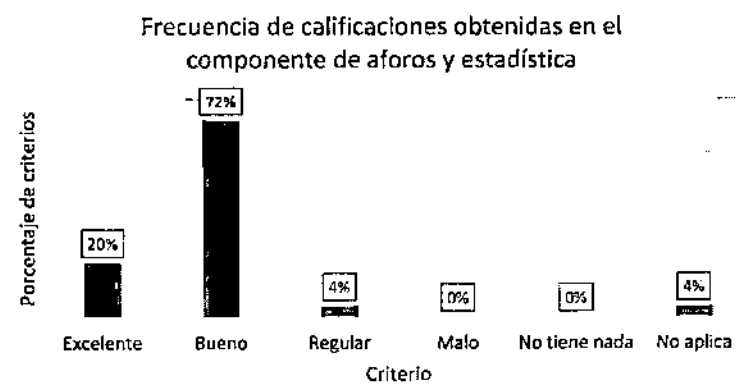
### 8.3.8 Desempeño del componente de aforos y recaudo

**Calificación obtenida: 73,63**

La calificación obtenida en este componente es alta y da cuenta de una gestión adecuada por parte de la interventoría. Si se examina en detalle dicha calificación (ver Ilustración 10), se

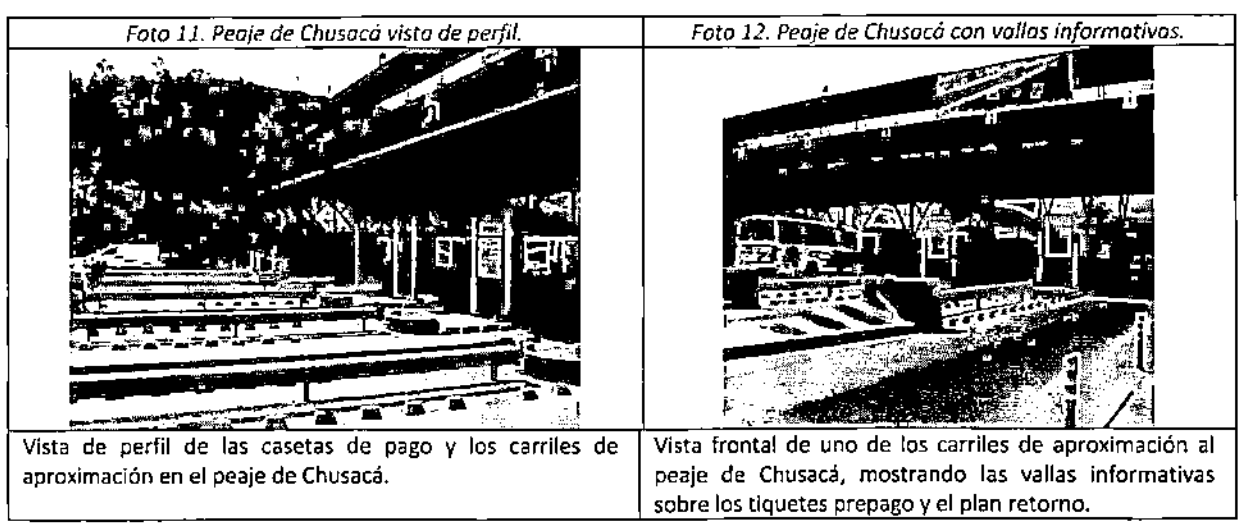
observa que el desempeño en la mayoría de los criterios se ha calificado como bueno, seguido del desempeño excelente, que incluye el 3% de los criterios. A continuación, se comenta en detalle sobre algunos de los criterios más relevantes a juicio de la oficina de control interno y se emiten recomendaciones de mejora para el componente financiero.

*Ilustración 10. Porcentaje de criterios según calificación en el componente de aforos y recaudo.*



Fuente: elaboración propia.

Se destaca la revisión sistemática y registrada de la maquinaria y equipos de básculas y peajes por parte de la interventoría, así como las oportunas recomendaciones sobre el control de aforos y recaudos al concesionario como el uso de cangureras y la automatización del recaudo por cobros electrónicos. También se destaca el seguimiento remoto de los peajes a partir de los computadores de las oficinas de la interventoría y sus equipos celulares.



De la misma forma, a continuación se señalan algunos aspectos por mejorar de la operación de los sistemas de aforo y recaudo.

- Durante la visita de auditoría técnica se evidenció que uno de los equipos de comunicación de emergencia con el centro de control de operaciones no prestaba un servicio óptimo. Se recomienda hacer una revisión general de estos equipos para verificar su operabilidad.
- Se recomienda hacer un control de las condiciones de seguridad vial en básculas y peajes, de forma que se puedan adoptar medidas para la operación segura de estas estaciones.

## 9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, transmitiéndose las conclusiones a la interventoría y a la supervisión mediante correo electrónico de fecha 25 de octubre de 2017, que hasta el momento de la emisión de este informe solo ha sido contestado de forma parcial por la interventoría.

Esta circunstancia hace imperativo el cumplimiento del plan de auditoría con la expedición de este informe. En consecuencia, se presentan las siguientes recomendaciones para tener en cuenta a manera de retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto.

### 9.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las siguientes no conformidades levantadas en virtud de la auditoría realizada, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual.

#### 9.1.1 Para la supervisión:

1. No se evidenció gestión oportuna por parte de la supervisión del proyecto en relación con los acercamientos que se deben llevar a cabo entre TransMilenio S.A., el concesionario, la Secretaría de Movilidad, la Gobernación de Cundinamarca y la ANI, toda vez que existen conflictos entre los diseños del concesionario y los trazados de TransMilenio en la unidad funcional 8. En este sentido, la supervisión no cumple lo establecido en el manual de supervisión e interventoría:

*“Revisar, conceptuar y elaborar los estudios previos de oportunidad y conveniencia y tramitar ante las Vicepresidencias de Gestión Contractual y Jurídica las solicitudes de modificaciones en plazo, adiciones en valor, suspensiones y reanudación a los contratos, por situaciones no previstas solicitadas por concesionario, la interventoría o identificadas por el equipo de apoyo a la supervisión. Previo concepto de interventoría cuando sea del caso...”<sup>11</sup> (subrayado fuera del texto).*

<sup>11</sup> Manual de interventoría y supervisión de la ANI, código GCSP-M-0002

Lo anterior, teniendo en cuenta que se evidenció que el concesionario mediante radicado 2017-409-099780-2, solicitó a la entidad informar sobre la interferencia de las Fases II y III de TransMilenio en Soacha respecto de la unidad funcional 8 y que posteriormente, el primer acercamiento formal entre la supervisión del proyecto y el estructurador de la Fase II y III de TransMilenio en Soacha, tuvo lugar hasta el 10 de octubre, cuando se dio inicio a las mesas de trabajo para buscar soluciones respecto del traslape de los proyectos y las obligaciones que se tienen en el contrato de concesión No. 04 de 2016, sin que a la fecha del presente informe se tenga una solución al respecto y estando a un mes del inicio de la fase constructiva, que iniciará precisamente con la UF8.

2. Se tiene desactualizada la sección de la página web de la ANI referente al proyecto (enlace <http://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/ampliacion-tercer-carril-doble-calzada-bogota-girardot-26854>) ya que no se asocian todos los documentos contractuales, generando una publicación incompleta de la información.
3. Se evidenció una falta de diligencia para conminar al concesionario por no hacer mantenimiento del puente Ospina Pérez entre Girardot y Flandes, teniendo en cuenta que el primer aviso de la falta de mantenimiento se dio por parte de la ANI, en el comité de seguimiento del 7 de julio de 2017 según el radicado 2017-409-077089-2, fecha desde la cual han transcurrido cuatro (4) meses sin que se activen los mecanismos de conminación previstos en el contrato y que a su vez activarían lo previsto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

Lo anterior, no excluye al concesionario de su responsabilidad de hacer mantenimiento al puente Ospina Pérez, toda vez que este figura dentro del acta de entrega de infraestructura "(...) del Instituto Nacional de Vías a la Agencia Nacional de Infraestructura, y de esta, a su vez, a la Sociedad Concesionaria Vía 40 Express S.A.S.", de acuerdo con el inciso a) del primer acuerdo, donde se entrega la infraestructura vial "Sector comprendido entre los PRs 0+0000 y 122+0500 de la carretera Bosa – Granada – Girardot, Ruta 4005".

#### 9.1.2 Para la vicepresidencia de estructuración

1. En la estructuración del proyecto hubo falencias en la redacción, puesto que hay una ambigüedad en el apéndice técnico 1 en cuanto al inicio del subsector de San Rafael – El Paso de la unidad funcional 1 (Tabla 2 Unidades Funcionales del Proyecto), pues se establecen las coordenadas como de obligatorio cumplimiento, pero estas están ubicadas en la salida del puente Ospina Pérez hacia Girardot, que es contradictorio a lo manifestado por la Vicepresidencia de Estructuración en el oficio con radicado 20178-200-012655-3 del 15 de septiembre de 2017, generando que en la actualidad el concesionario no desarrolle actividades de mantenimiento sobre el puente.
2. Se evidenció una falencia en relación a la formulación de la construcción del tercer carril y a la adecuación y construcción de pasos deprimidos mixtos y puentes peatonales, ya que la

separación entre la entrada y la salida de ambas estructuras no permite albergar del todo el ancho de sección transversal requerido para el tercer carril, generando en un futuro la posible clausura o ineficiencia de la infraestructura recién construida; sin embargo, este hecho era previsible desde la estructuración del proyecto.

## 9.2 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la interventoría como por parte de la supervisión.

### 9.2.1 Para la Interventoría

1. Se recomienda revisar, atender de manera más eficiente las recomendaciones de la supervisión para el trámite de las facturas, siendo que varias se han devuelto por causas como personal no aprobado, pagos de seguridad social del personal o presentación de matriz de riesgos, lo cual genera demoras en los pagos, imputables al interventor.
2. Se recomienda montar la ficha técnica del proyecto en formato PDF en la página web para que sea de fácil consulta, así como ir actualizando conforme va avanzando el proyecto; ya que su uso es práctico y de consulta precisa.
3. Se recomienda diseñar una metodología para monitorear el control de invasiones a los predios del Estado, para de esta manera alertar a la ANI sobre los posibles riesgos en esta materia.
4. Se debe alertar a la entidad de manera periódica la cuantificación de los riesgos valorables del proyecto conforme la precisión que se viene dando en aspectos como adquisición predial y gestión social.
5. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte publicado en el año 2015 y requerir al concesionario que empiece a adoptarlo progresivamente.
6. Se recomienda implementar un formato de chequeo general a la página de internet de la concesión así como a sus redes sociales con el fin de establecer parámetros de actualización mensual.
7. Se recomienda sugerir al concesionario la implementación de telepeajes que ayuden a reducir los tiempos de servicio de las estaciones actuales y disminuir los problemas de sobrecostos asociados al error humano.
8. Apremiar de manera diligente al concesionario sobre la debida diligencia en virtud de la consecución de los licenciamientos ambientales además de clarificar que tipo de permiso será utilizado para las intervenciones en las unidades funcionales que requieren construcción de tercer carril.
9. Se recomienda hacer un monitoreo constante a la estimación del costo predial total del proyecto, ya que se necesita definir presupuestalmente si lo contemplado en el contrato de concesión alcanza a cubrir los costos asociados al tema predial o se activa el riesgo donde la entidad debe recurrir a recursos adicionales para atenderlo. Lo anterior, especialmente con relación a la falta de disponibilidad predial para albergar el ancho de derecho de vía exigido por la ley 1228 de 2008.



10. Se recomienda verificar el cargue en la herramienta Olympus, ya que debido a la cantidad de predios del proyecto suele ser demorado el cargue de la información que se viene adelantando.
11. Se recomienda tener consolidado un plan de acción en caso de que se decida cambiar la primera unidad funcional que se va a intervenir debido a los traslajos en los diseños de la concesión y de TransMilenio en la unidad funcional 8.
12. Es necesario que la interventoría solicite al concesionario las gestiones adelantadas para la obtención del cierre financiero.
13. Acompañar activamente a la ANI en los procesos sancionatorios identificados y que precisan pruebas y análisis pertinentes en cada una de las audiencias o actualizaciones de informes, conceptos o documentos para el particular.
14. No se evidencia una matriz de riesgos de la interventoría que precise los riesgos que son vulnerables por parte de esta, esta matriz permite mantener un autocontrol de la misma con miras a evitar situaciones que se salgan de control y que sean de responsabilidad de la interventoría.

### 9.2.2 Para la Supervisión

1. Se evidencia que se han tenido dificultades en el pago de los honorarios de la interventoría por diferentes causas (e.g. errores en formatos, personal no aprobado, decimales en la factura), siendo estas más de forma que de fondo, las cuales no han sido registradas en los formatos GCSP-F-202 de aprobación de informes de interventoría. En este sentido, se recomienda agilizar este tipo de trámites para una adecuada gestión del pago.
2. Definir las estrategias que han de desarrollarse para llevar a cabo el inicio de la fase de construcción del proyecto en caso de o poder concretar una solución frente al traslajo de diseños con TransMilenio en la unidad funcional 8.
3. Emitir rápidamente un concepto con respecto al incumplimiento y el periodo de cura avalados y propuestos por la interventoría, con el fin de notificar al concesionario y poder iniciar el proceso sancionatorio que permita apremiarlo para que reciba la cesión de las licencias ambientales.
4. Generar acercamientos con TransMilenio S.A, la Alcaldía de Soacha, la Gobernación de Cundinamarca y los demás encargados de la extensión del sistema en la unidad funcional 8 para concretar una solución y garantizar el cumplimiento del plan de obras.

### 9.3 Buenas prácticas y observaciones

#### 9.3.1 Buenas prácticas

1. La interventoría cuenta con la ayuda adicional de tres profesionales que fungen como coordinadores de proyecto y se encargan de dar alcance y seguimiento a las directrices del director, así como de articular los diferentes componentes de la interventoría.
2. La interventoría hace seguimiento al estado de la vía y a su operación y mantenimiento mediante la comunicación directa con el concesionario a través de un chat en el cual se reportan los daños en la vía con fotos georreferenciadas, que permiten al concesionario

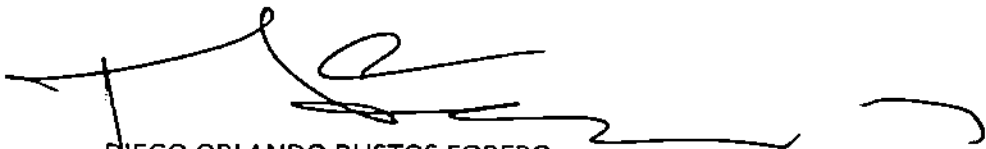
ubicar los daños, hacer las reparaciones y posteriormente reportar en el chat la reparación terminada con otra foto georreferenciada.

3. La interventoría sostiene mesas de trabajo con el concesionario con el fin de atender problemas del desarrollo del proyecto.
4. En general, se resaltan las buenas prácticas de la interventoría descritas en el capítulo 8.

### 9.3.2 Observaciones

1. La Oficina de Control Interno presenta observaciones a cada uno de los temas abordados de manera específica durante la auditoría en el capítulo 7. Estos son:
  - o Estado de las condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción
  - o Dificultades en la gestión del licenciamiento ambiental
  - o Posible traslazo de obras en la unidad funcional 8 con TransMilenio S.A.
  - o Insuficiencia del ancho del derecho de vía en algunas secciones del trazado
  - o Exclusión del puente Ospina Pérez entre Flandes y Girardot.
2. En general, la Oficina de Control Interno emite observaciones a cada uno de los componentes evaluados en la auditoría en el capítulo 8.
3. 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 70.99 sobre 100, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista Oficina de Control Interno *CP*  
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno *IM*