

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
 Memorando No. 2017-102-016702-3  
 Fecha: 30/11/2017 12:18:23->102  
 FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300  
 Anexos: Informe (21 folios)



Bogotá D.C

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

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

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, IP Accesos Norte (PEI 175).

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, IP Accesos Norte (PEI 175) realizada el día 15 de noviembre 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, IP Accesos Norte (PEI 175)	3*	26*	3*

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

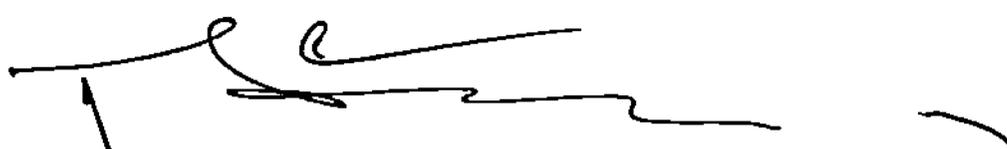
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165 de 2011 y 1745 de 2013, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el 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

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

medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el termino recomendado para la emisión de respuesta es de treinta (30) días calendario 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.: Luis Eduardo Gutierrez Díaz – Gerente Carretero  
Katherin Alonso Gaona – Líder de apoyo de la supervisión  
Camilo Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración

Anexo: Informe 21 Folios  
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno *IM*  
Nro Borrador: 20171020028093

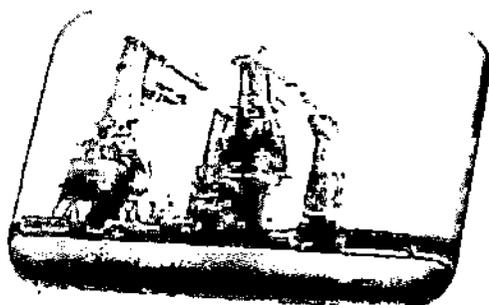


Agencia Nacional de  
Infraestructura



# 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, Accesos Norte,  
(PEI 175)

# 2017



## CONTENIDO

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto.....	15 4
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 .....	12
7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	12
7.2 Descripción del proyecto a auditar .....	13
7.3 Temas abordados de manera específica.....	16
7.3.1 Actividades precedentes necesarias para dar inicio a la fase de construcción y su cumplimiento en la etapa de preconstrucción .....	16
7.3.1.1 Haber obtenido la no objeción de los estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales .....	16
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 .....	17
7.3.1.3 Haber suscrito el contrato de diseño y el contrato de construcción.....	19
7.3.1.4 Haber efectuado el cierre financiero y giros del equity .....	19
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.....	20
7.3.1.6 Haber obtenido licencias y permisos requeridos para la(s) unidad(es) funcional(es) de inicio .....	21
7.3.1.7 Haber logrado los acuerdos definitivos en el proceso de consulta previa .....	21
7.3.1.8 Haber cumplido con las obligaciones de los apéndices y anexos que deben ser cumplidas durante la fase de pre-construcción.....	22
7.3.1.9 Obtener y mantener en vigor las garantías del contrato de concesión .....	22
7.3.1.10 Fondear las cuentas del patrimonio Autónomo de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión .....	23
7.3.1.11 Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes a la fase de construcción.....	23

7.3.2	Dificultades en la definición de las unidades funcionales 1 y 3.....	24
7.3.3	Inicio de operación anticipada de la concesión Accesos Norte por terminación anticipada de la concesión Devinorte .....	26
8.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	28
8.1.	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente – MED .....	28
8.2.	Resultados de la medición con la MED para el proyecto de accesos norte a la ciudad de Bogotá D.C. ....	28
8.3.	Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	30
8.3.1.	Desempeño del componente administrativo.....	31
8.3.2.	Desempeño del componente técnico .....	33
8.3.3.	Desempeño del componente ambiental.....	34
8.3.4.	Desempeño del componente predial.....	35
8.3.5.	Desempeño del componente social .....	36
8.3.6.	Desempeño del componente financiero.....	37
8.3.7.	Desempeño del componente jurídico.....	37
9.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	38
9.1	No Conformidades .....	38
9.2	Recomendaciones.....	39
9.2.1	Para la Interventoría .....	39
9.2.2	Para la Supervisión.....	41
9.3	Buenas prácticas y observaciones.....	41
9.3.1	Buenas prácticas .....	41

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Plazos estimados para el contrato de Concesión.....	8
Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesión Accesos Norte de Bogotá S.A.S.....	8
Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora.....	8
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.....	12
Tabla 8. Infraestructura complementaria existente.....	13
Tabla 9. Descripción de tramos del proyecto.....	14
Tabla 10. Avance de los estudios y diseños de la UF2.....	17
Tabla 11. Avance de los estudios y diseños de la UF3.....	18
Tabla 12. Giros previstos a la cuenta del proyecto por parte del concesionario.....	19
Tabla 13. Rangos de calificación MED.....	28
Tabla 14. Resultados de calificación MED de noviembre de 2017.....	29

## ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto.....	15
--	----

## 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 ETSA SIGA y a la supervisión del proyecto carretero denominado accesos norte, en ejecución por parte de la Concesión Accesos Norte de Bogotá 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: accesos norte a la ciudad de Bogotá, 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 Accesos Norte de Bogotá 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 accesos norte de Bogotá y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, consorcio ETSA SIGA.

## 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 11 de abril de 2017.

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 fase de construcción de la etapa preoperativa. Dentro de estas actividades, en el presente proyecto se destaca el avance en la definición de los alcances de las UF1 y UF3, así como los estudios y diseños de la UF2 que será la primera en dar inicio en la fase constructiva, de igual manera es importante precisar que el presente contrato asumirá la operación del corredor vial que viene operando la Concesión Devinorte a partir del contrato 664 de 1994 el cual finaliza anticipadamente el próximo 30 de noviembre lo cual repercutirá en el desarrollo del proyecto.

### 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, ambiental, predial y social.

Se monitorean las diferentes actuaciones que viene realizando la supervisión e interventoría frente al inicio de la fase constructiva, que incluyen las actividades de licenciamiento en cuanto a la cesión de la licencia por parte del concesionario anterior; la disponibilidad predial de la unidad funcional por la cual se dará inicio y la no objeción a los estudios de detalle que presenta el concesionario. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría consorcio ETSA - SIGA, en virtud del contrato 205 del 22 de febrero de 2017 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 consorcio ETSA SIGA, 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. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
Concesionario	La financiación, los estudios, diseños, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y	No. 001 de 10 de	A Accesos Norte de



	ambiental de los Accesos Norte a la ciudad de Bogotá D.C.	enero de 2017	Bogotá S.A.S.
Interventoría	Ejecución de la Interventoría Integral que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medioambiental y socio-predial del contrato de Concesión bajo un esquema de Asociación Público Privada de iniciativa Privada, que se derive del proceso de selección VJ-VE-APP-IPV-SA-008-2016, correspondiente al corredor denominado "ACCESOS NORTE A LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C."	No. 205 del 22 de febrero de 2017	Consorcio ETSA - SIGA
Supervisor	Profesional por prestación de servicios. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto IP Accesos Norte.	VGC-219 de 2017.	Ing. Katherin Alonso Gaona

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

Tabla 2. Plazos estimados para el contrato de Concesión.

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS	TIEMPOS
Fecha de suscripción del contrato	10 de enero de 2017	-
Acta de inicio del contrato	07 de abril de 2017	-
Inicio de la etapa de pre construcción	07 de abril de 2017	360 días
Inicio de etapa de construcción	06 de abril de 2018	1440 días
Inicio de etapa de operación	06 de abril de 2022	240 meses
Fecha de Terminación Estimada	06 de abril de 2042	-

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 001 de 2017.

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

Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesión Accesos Norte de Bogotá S.A.S.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	MINICIVIL	
	EQUIPO UNIVERSAL Y CIA LTDA	16,6%
	CASTRO TCHERASSI Y CIA LTDA	13,81%
	CIVILIA S.A	7,05%
	INTEGRA DE COLOMBIA S.A.S	4,84%
	OFINSA INVERSIONES S.A.S	0,27%
	TOTAL	100%

Fuente: Project Online, noviembre de 2017.

Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	
Nombre de la Interventoría	Consorcio ETSA – SIGA
Representante Legal	Erika Liliana Acosta Alzate

Valor inicial del Contrato	\$ 25.101.741.000
Plazo	84 meses
Suscripción del contrato	22 de febrero de 2017
Fecha Acta de Inicio del Contrato	11 de abril de 2017
Fecha de terminación del Contrato	10 de abril de 2024

Fuente: Información tomada del Contrato 205 de 2017.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
SIGA INGENIERIA Y CONSULTORIA S.A	51,00%
SUCURSAL COLOMBIA	
ESTUDIOS TÉCNICOS S.A.S	49,00%
TOTAL	100%

Fuente: Información tomada del Contrato 205 de 2017.

Es importante señalar que la actual interventoría lleva una ejecución del 8,33% 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 IP Accesos Norte a la ciudad de Bogotá, se resume en las siguientes actividades:

**Solicitud de Información:** El 2 de noviembre 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 7 de noviembre de 2017. En reunión de comité de seguimiento del 8 de noviembre 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 8 de noviembre, 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, además del director de la interventoría. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del

proyecto, el día 20 de noviembre 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 15 de noviembre de 2017 en la ciudad de Bogotá D.C., con participación del personal de interventoría; importante aclarar que para la presente auditoría no se llevó a cabo recorrido ya que aún no se ha recibido la infraestructura por parte de la concesión Devinorte, prevista para el 30 de noviembre de 2017 como entrega anticipada.

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

**Visitas de campo:** No se llevó a cabo visita al corredor vial, debido a que contractualmente el corredor esta sin operación por parte de la concesión Accesos Norte SAS debido a que aun hace parte de la concesión Devinorte, en la auditoria se pudo establecer que se hará una entrega anticipada del corredor el día 30 de noviembre de 2017 por parte de Devinorte a la ANI y esta a su vez a Accesos Norte.

**Plan de mejoramiento interno:** Debido a que esta es la primera visita de auditoria 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.
  - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
  - 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.

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

- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 001 de 2017 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 205 de 2017 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 Accesos Norte a la ciudad de Bogotá, 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

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oficio 20174091148172 del 26 de octubre de 2017 concesionaria accesos al norte de Bogotá. convocatoria mesa de trabajo 24 de octubre de 2017. Trámite informativo.</li> <li>- Oficio 20174091211302 del 14 de noviembre de 2017 mesa de trabajos temas carreteros y férreos. Informativo.</li> <li>- Oficio 20174091211352 del 14 de noviembre de 2017 mesa de trabajos temas carreteros y férreos. Informativo.</li> </ul>	Respuestas generadas en tiempo.
MINISTERIO DE TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	- Oficio 20174090373592 del 07 de abril de 2017; proposición 008 citación- sesión programada para el día miércoles 26 de abril del año en curso – temas avances de los proyectos de infraestructura vial. Se	Respuesta generada en tiempo.

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

	dio respuesta el 18 de abril de 2017, con oficio 20176010114441. - Oficio 20174091071142 del 06 de octubre de 2017; solicitud información proyectos 4G. Se dio respuesta el 11 de octubre de 2017, con oficio 20175000330221.	
DEFENSORIA DEL PUEBLO	- Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

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	15/11/2017	2:00 p.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	15/11/2017	2:15 p.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica, predial	15/11/2017	2:30 p.m.
Aplicación de la MED; ambiental, social, jurídica y financiera	15/11/2017	4:30 p.m.
Cierre de Auditoría, Reunión y conclusiones	15/11/2017	6:30 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 ETSA-SIGA, 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 abril del año 2017, a la fecha.

De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (administrativa, técnica, financiera, jurídica, 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 precedentes necesarias para dar inicio a la fase de construcción y su cumplimiento en la etapa de preconstrucción.
- Dificultades en la definición del alcance de las unidades funcionales 1 y 3.
- Inicio de operación anticipada de la concesión Accesos Norte por terminación anticipada de la concesión Devinorte.

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.

## 7.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de concesión vial denominado accesos norte de la ciudad de Bogotá, corresponde a una iniciativa privada del programa 4G, que nace para mejorar las condiciones de servicio y de seguridad vial a los usuarios de los diferentes accesos que tiene la ciudad de Bogotá en el costado norte, mejorando la infraestructura vial que venía realizando la concesión de primera generación bajo el contrato 644 de 1994.

El proyecto está conformado por cuatro (4) unidades funcionales, incluida una unidad de operación y mantenimiento. Actualmente, la extensión de la concesión es de aproximadamente 59,19km, comprendidos entre Bogotá y municipios de la sabana, tales como Chía, Cajicá, Zipaquirá y Briceño, donde se viene haciendo la operación por parte de la concesión Devinorte. Además de la vía como tal, el proyecto incluye la infraestructura que se presenta a continuación:

*Tabla 8. Infraestructura complementaria existente.*

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD
Estaciones de peaje	3
Estaciones de pesaje	1
Centro de control de operaciones	1

Fuente: Elaboración propia con base en el apéndice Técnico 1, contrato de Concesión 001 de 2017.

El alcance del proyecto consiste en la ampliación de la autopista norte en 2 carriles desde la calle 245 y La Caro, la ampliación de la calzada existente de la carrera séptima así como la construcción de la segunda calzada en la margen oriental desde la calle 245 hasta la Caro, la construcción de doble calzada entre la autopista norte y la variante de Cajicá a la altura de la hacienda Hatogrande o la variante de Chía, además de la operación vial, mantenimiento rutinario y periódico de los corredores a partir de la reversión de Devinorte.

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

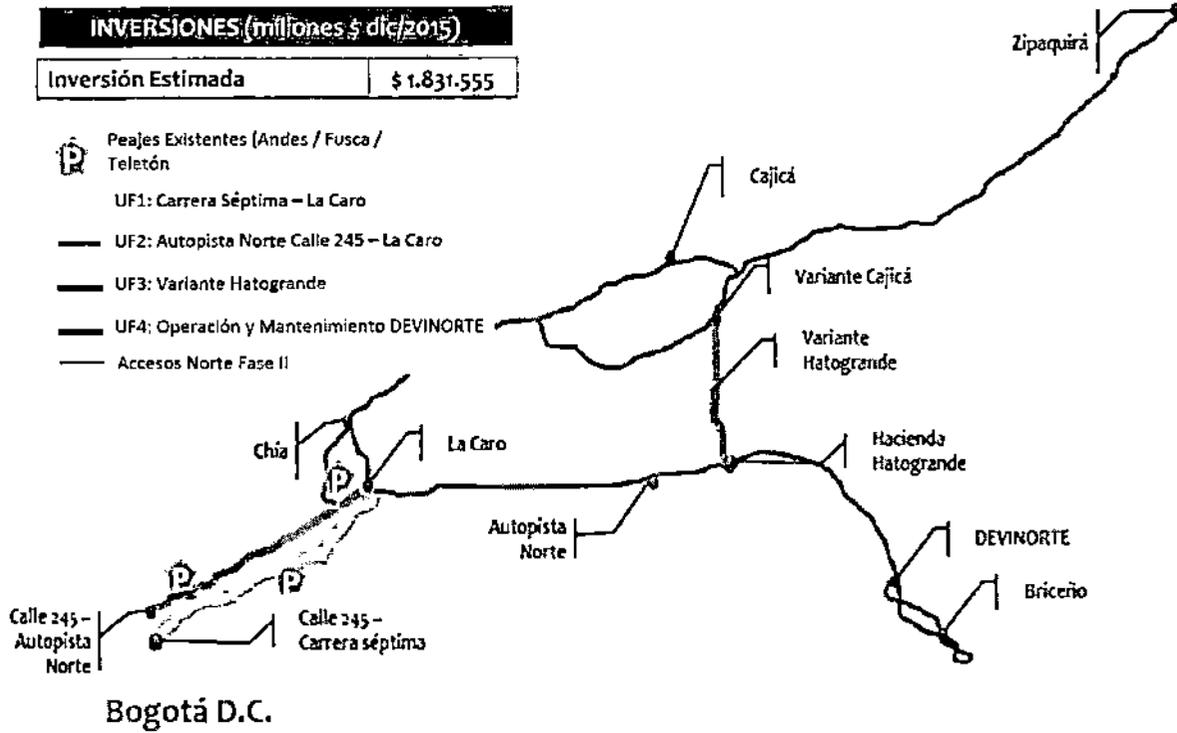
Tabla 9. Descripción de tramos del proyecto

UF	Sector	Longitud (Km)	Intervenciones a Realizar	Observación
UF1	Carrera Séptima	4,91	Mejoramiento de la calzada existente Ley 105, construcción de la segunda calzada y reubicación del peaje fusca / operación y mantenimiento	Construcción de dos (2) retornos a nivel.
UF2	Autopista Norte	4,18	Calzada Occidental: Ampliación en dos (2) carriles y la calzada oriental ampliación en 2(dos) carriles entre la calle 245 y el peaje Andes y ampliación en un (1) carril entre el peaje Andes y la Caro/Operación y mantenimiento.	Construcción cicloruta y anden.
UF-3	Conectante Hatogrande o Variante Chía	1,98	Construcción doble calzada conectante Hatogrande o Variante Chía / Operación y mantenimiento.	Construcción de dos (2) puentes sobre el Río Bogotá, paso elevado sobre la variante a Cajicá y paso nivel sobre la vía férrea, construcción caseta de control de tráfico cruce férreo.
UF-4	Operación y Mantenimiento Infraestructura derivada del contrato de concesión 664 de 1994	53,03	Operación y Mantenimiento	Es la infraestructura que revierte del contrato 664 de 1994.

Fuente: Apéndice Técnico 1, Contrato de Concesión 001 de 2017.

El proyecto se ubica en el departamento de Cundinamarca en el área contigua a los accesos del norte de la ciudad, conectando desde las poblaciones de Zipaquirá, Cajicá, Briceño y Chía, 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, Octubre de 2017.

Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de pre-construcción, la cual se tiene previsto finalizar el 6 de abril de 2018, fecha en la cual se dará inicio a la fase constructiva de la unidad funcional 2 según lo previsto contractualmente. Las obligaciones de esta fase incluyen el desarrollo de las obras asociadas al alcance contractual y la definición de las unidades funcionales que están condicionadas por decisiones de la Alcaldía de Bogotá o de la misma ANI que quedaron inmersas en el contrato de concesión para las unidades funcionales 1 y 3.

La UF2 con la cual se dará inicio a la fase constructiva es la que se desarrollará como la ampliación de la autopista norte, se vienen ejecutando todas las actividades precedentes que darán lugar al inicio de la misma en los tiempos previstos del contrato; sin embargo, para las unidades funcionales 1 y 3 aún se tienen incertidumbres sobre sus alcances, la UF1 depende o está condicionada a que la Alcaldía de Bogotá defina si se llevará a cabo el proyecto de ampliación de la carrera séptima entre la calle 193 y 245 que se viene trabajando en una iniciativa privada, y en cuanto a la UF3 se está definiendo cuál es la mejor alternativa a realizar, si la variante de chía o la doble calzada de Hatogrande para lo cual se hará una comparación de las alternativas definiendo cual es la de mayor conveniencia para el proyecto.

A la fecha se han fondeado adecuadamente las subcuentas del proyecto, sujeto 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.

### 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 Actividades precedentes al inicio de la fase de construcción y su cumplimiento en la fase de preconstrucción.

En el contrato de concesión 001 del 11 de enero de 2017, 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 no objetadas por la interventoría como máximo el día 7 de abril de 2018, día en el cual se inicia la fase de construcción, lo que se tiene previsto por parte del concesionario es que se inicie con la unidad funcional 2.

Entre tanto la unidad funcional 3 será la siguiente en iniciar construcción y en la cual también se vienen adelantando los entregables; por el contrario, no se ha avanzado en los entregables de la unidad funcional 1, debido a que es necesario esperar la definición de la Alcaldía de Bogotá que está supeditada a la viabilidad del proyecto contiguo que precisa la ampliación y construcción de la segunda calzada de la carrera séptima desde la calle 245 hasta el perímetro de Bogotá.

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

##### *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.

##### Para la UF2:

El día 05 de mayo de 2017 fueron entregados los estudios de la UF2 para revisión por parte de la interventoría; sin embargo, el mismo estudio fue objetado debido a que la interventoría generó observaciones para su no objeción las cuales se fueron atendiendo en un trabajo mancomunado entre las partes; el 5 de septiembre del 2017 se dio la no objeción por parte de la interventoría al diseño planteado.

Para la UF3:

El diseño geométrico fue entregado el 22 de mayo de 2017; sin embargo, aún no se ha dado la no objeción, se han generado múltiples observaciones y precisiones por parte de la interventoría, entendiendo que se viene trabajando sobre la Variante Chía (troncal de los Andes). Es importante señalar que si bien se ha venido trabajando en esta unidad funcional sobre la variante de Chía, no se ha definido cuál de las 2 alternativas será por la que opte la ANI; por lo cual debería también verificarse el diseño geométrico de la doble calzada de Hatogrande.

En este punto, vale la pena recordar que los estudios y diseños --no objetados-- forman parte de la ruta crítica para dar inicio a la fase de construcción, estos trazados definen otros aspectos del proyecto para poder tener los estudios de detalle completos para iniciar la construcción. La no definición de la alternativa de la UF3 y de la viabilidad de la UF1 condicionada puede generar demora en la aprobación de los diseños lo cual impacta los tiempos del contrato.

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 se ha generado un reproceso que excede los tiempos de ajustes por parte del concesionario y dado que de este 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, 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 estos estudios.

*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.

El avance de los estudios de detalle se plantea en la siguiente tabla:

*Tabla 10. Avance de los estudios y diseños de la UF2*

ESTUDIOS Y DISEÑOS UF 2			
VOLUMEN	AVANCE		PENDIENTE
	oct-17	nov-17	
VOL I ESTUDIO DE TRANSPORTE	78%	80%	20%
VOL. II TRAZADO Y DISEÑO GEOMÉTRICO, SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	85%	85%	15%
VOL. III ESTUDIO DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA	99%	99%	1%
VOL. IV ESTUDIO DE SUELOS PARA EL DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES, OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	40%	85%	15%
VOL. V ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES	65%	95%	5%

VOL. VI ESTUDIO GEOTÉCNICO PARA DISEÑO DE PAVIMENTO	100%	100%	
VOL. VII ESTUDIO DE HIDROLOGÍA HIDRÁULICA Y SOCAVACIÓN	85%	88%	12%
VOL. VIII ESTUDIO Y DISEÑOS DE ESTRUCTURAS	2%	50%	50%
VOL. IX URBANISMO Y PAISAJISMO	0%	5%	95%
VOL. XI GESTIÓN AMBIENTAL (EIA)	100%	100%	
VOL. XIII EVALUACIÓN SOCIO ECONÓMICA	0%	70%	30%
VOL. XIV INFORME FINAL EJECUTIVO	0%	0%	100%
APÉNDICE 5. INTERFERENCIA DE REDES	5%	25%	75%
<b>Avance</b>	<b>51%</b>	<b>68%</b>	

Fuente: Interventoría Consorcio ETSA-SIGA.

Tabla 11. Avance de los estudios y diseños de la UF3

ESTUDIOS Y DISEÑOS UF 3			
VOLUMEN	AVANCE		PENDIENTE
	oct-17	nov-17	
VOL. I ESTUDIO DE TRANSPORTE	70%	74%	26%
VOL. II TRAZADO, DISEÑO GEOMÉTRICO, SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	80%	85%	15%
VOL. III ESTUDIO DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA	99%	99%	1%
VOL. IV ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	30%	50%	50%
VOL. V ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES	60%	95%	5%
VOL. VI DISEÑO DE PAVIMENTOS	100%	100%	
VOL. VII ESTUDIO DE HIDROLOGÍA, HIDRÁULICA Y SOCAVACIÓN	55%	65%	35%
VOL. VIII ESTUDIO Y DISEÑOS DE ESTRUCTURAS	2%	19%	81%
VOL. X URBANISMO Y PAISAJISMO	0%	5%	95%
VOL. XII GESTIÓN AMBIENTAL	2%	5%	95%
VOL. XIII ESTUDIO DE CANTIDADES DE OBRA, APU Y PRESUPUESTO	0%	0%	100%
VOL. XIV EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA	0%	0%	100%
VOL. XV INFORME FINAL	0%	0%	100%
APÉNDICE 5 INTERFERENCIA DE REDES	5%	5%	95%
<b>Avance</b>	<b>36%</b>	<b>57%</b>	

Fuente: Interventoría Consorcio ETSA-SIGA

Actualmente la interventoría viene revisando la entrega de los estudios y diseños de la UF2 con la cual se dará inicio a la etapa de construcción, al igual que los estudios de trazado y diseño geométrico, los estudios de detalle vienen siendo trabajados en conjunto concesión e interventoría en mesas de trabajo.

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 diseño y el contrato de construcción

Según el contrato de concesión, el concesionario debe haber suscrito el contrato de diseño a más tardar dentro de los treinta (30) días contados a partir de la fecha de inicio. En consecuencia el concesionario informó el 25 de abril de 2017 que la firma Cano Jimenez sería el consultor de los estudios y diseños fase 3 y mediante radicado del 8 de junio del 2017 remitió el contrato.

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. Aun no se remite por parte de la concesión dicho contrato; sin embargo, tienen tiempo de suministrarlo hasta el 7 de diciembre de 2017.

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

Según el contrato de concesión, el concesionario debe haber efectuado el cierre financiero 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 12.

Tabla 12. Giros previstos a la cuenta del proyecto por parte del concesionario.

Exigencia contractual	Giros	Monto mínimo pesos de Referencia	Fecha Contractual	Fecha máxima a realizarlo	Aporte Realizado por la concesión en pesos corrientes
4.4 ) Giros de Equity - Parte Especial	Giro 1	\$10.000.000.000	Fecha de constitución del Patrimonio Autónomo	07-feb-2017	\$5.703.343.208,00
4.4 ) Giros de Equity - Parte Especial (Incluye Rendimientos) **	Giro 1	\$10.000.000.000	Fecha de constitución del Patrimonio Autónomo.	07-feb-2017	\$5.765.689.343,13
No establecida	No Aplica	No Aplica Aporte extraordinario	No Aplica Aporte extraordinario	30-mar-2017	\$300.000.000,00
No establecida	No Aplica	No Aplica por ser Giro en Especie	No Aplica por ser Giro en Especie	07-feb-2017	\$5.703.343.207,01
<b>Total Aportes Equity</b>					<b>\$17.472.375.758,14</b>

Fuente: Informe de interventoría octubre de 2017, Consorcio ETSA-SIGA.

En cuanto a los giros de equity previstos en el contrato, se evidencia un adecuado cumplimiento de las obligaciones. 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 7 de abril de 2018, por lo que a la fecha no se ha generado ningún incumplimiento de este requisito, este requisito es absolutamente necesario para iniciar la fase constructiva del proyecto además de que es considerado una actividad de suma importancia para el proyecto tanto que si no se llegara a conseguir podría derivar en caducidad del contrato.

*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 lo dispuesto por el concesionario, la primera unidad funcional que se va a ejecutar es la 2, entre la calle 245 y la Caro por la autopista norte, cuyo alcance es de ampliación y construcción de carriles adicionales en ambos costados; por lo tanto, los predios asociados a dicha ampliación en gran medida hacen parte del actual separador central, este predio hacia parte del INVIAS y fue cedido a la ANI para el desarrollo de la ampliación del proyecto de la concesión accesos norte, esto genera que únicamente sean necesarios adquirir 19 predios adicionales para la cicloruta y puentes peatonales definidos en la unidad funcional, de los cuales ya se tiene información sobre 15 de estos. La disponibilidad está garantizada para esta unidad funcional, ya que se supera ampliamente el 40% mínimo que se exige para el inicio de la fase constructiva.

En la unidad funcional 3 se viene trabajando la alternativa de la variante de Chía (troncal de los Andes) en la cual se generó un convenio interadministrativo entre el municipio de Chía y la ANI para la cesión de una gran parte de predios a favor de la alternativa con el objetivo de que la adquisición predial sea mucho menor por cuenta de esta cesión; sin embargo, siendo que esta alternativa aún no ha sido formalizada es necesario que se valore comparativamente a nivel predial la variante de Chía con la doble calzada de Hatogrande, ya que se deben gestionar y optimizar ambas alternativas.

Se incurrió en un incumplimiento por parte del concesionario en la entrega del plan de adquisición predial, situación que fue alertada por la interventoría a la ANI y que requirió de una advertencia de inicio de proceso sancionatorio al concesionario; sin embargo, este fue conminado por cuenta de que el concesionario lo presentó en la fecha límite prevista por la entidad, a juicio de la oficina de control interno en caso de que los diseños definitivos afecten nuevos predios puede haber un riesgo alto de retrasos por falta de gestión predial dada la indefinición tanto de la UF1 como de la UF3. Por lo tanto, como se mencionó anteriormente, se recomienda definir prontamente los alcances a desarrollar en estas unidades funcionales ya que entre más se dilate su definición mayor incertidumbre en este sentido se tendrá por lo tanto también los riesgos por sobrecostos definirán el futuro del proyecto.

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

Según el contrato de concesión, el concesionario debe haber obtenido las licencias y permisos requeridos 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 tramitado los siguientes permisos para la unidad funcional 2:

- Se dio la cesión de la licencia ambiental contenida en la resolución 703 de 1996 por parte del concesionario Devinorte; posteriormente se procede a realizar la modificación de la licencia mediante Estudio de Impacto Ambiental - EIA para la UF2 en virtud de la obras de construcción y ampliación de la autopista norte.
- Se dio inicio al procedimiento de levantamiento de veda.

En virtud de la modificación de la licencia ambiental para la UF2 y de acuerdo a lo previsto por la autoridad ambiental, se definirán los permisos que requiera la corporación autónoma regional para la intervención a realizar.

En la UF3 se está consultando a la ANLA sobre la necesidad o no de presentar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA correspondiente debido a que se constituye en una obra nueva.

Adicionalmente se viene llevando a cabo la revisión del PAGA de operación y mantenimiento para la UF4, la cual esta prevista inicie el próximo mes de diciembre de 2017.

A juicio de la oficina de control interno, la gestión de permisos y licencias ambientales para las diferentes unidades funcionales están desarrollándose de forma lenta, si bien esta dentro de los plazos contractuales, no se tiene certeza del tiempo que se requerirá para llevar a cabo la obtención de estos permisos y licencias a raíz del inicio del proyecto.

Se recomienda a la supervisión, con el apoyo de la interventoría, continuar con el acompañamiento que el concesionario requiera para obtener las licencias y permisos 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 presentó las siguientes certificaciones:

- Certificación 0784 del 3 de agosto de 2017, en la cual se precisa la no presencia de comunidades indígenas, minería, raizales, negros, afrocolombianos o palenqueras a la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior.
- La consulta al ICANH acerca de la prospección arqueológica en las zonas de influencia, dio por respuesta mediante radicado 4469 del 3 de octubre de 2017 que NO arrojó presencia de los diferentes actores que puedan incidir en el proyecto.

Lo anterior evidencia la 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 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".

Hasta el momento el concesionario no reporta ningún incumplimiento, sanción o periodo de cura vigente respecto de los entregables que debe ir allegando en la etapa pre constructiva. Es necesario volver a socializar el proyecto aun cuando sea en las unidades funcionales que precisa cambios en alcance como lo es la UF1 y la UF3.

La oficina de control interno considera necesario que el proyecto cuente cuanto antes con la definición de los alcances técnicos de las unidades funcionales 1 y 3 ya que se está perjudicando en tiempo el avance en la definición de los diseños de detalles además de los diferentes licenciamientos, permisos, definición de diseño geométrico del corredor, entre otros. Esta indefinición repercute en temas técnicos, jurídicos y financieros.

Se adelantan mesas de trabajo en cada uno de los componentes, se adoptó por medio de reuniones periódicas aclarar las dudas y comentarios que vayan surgiendo conforme se van cumpliendo los plazos de los entregables de la etapa de pre-construcción.

*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 10 de marzo de 2017, por medio del formato de aprobación de póliza suscrito por el vicepresidente de gestión contractual de la Entidad.

Estas pólizas fueron objeto de revisión por parte de la interventoría, quedando finalmente aprobados por la ANI mediante el formato de aprobación de póliza con el radicado No. 2017-306-007507-1 marzo 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 además de precisar el inicio de las pólizas de la operación y mantenimiento de la UF4 que hará parte de la recepción de la infraestructura de Devinorte planteada para el 30 de noviembre de 2017.

#### *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.

De acuerdo a los informes financieros mensuales de la interventoría, las cuentas se han fondado adecuadamente a lo largo del tiempo; no se han presentado mayores movimientos debido a que aún no se interviene el corredor ni en operación ni en construcción por lo cual se registra poco movimiento pero con los aportes generados en tiempo y en valor asignado.

#### *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 la interventoría aun no da el concepto de *no objeción* de los estudios de detalle de la unidad funcional por la cual se dará el inicio a la fase constructiva; por lo tanto, debido a que esta fase debe iniciar en aproximadamente, cuatro (4) meses 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 el licenciamiento ambiental relacionado con las UF3 y UF2, sin contar la nueva alternativa que se desarrollará en la UF1. Debe formularse un plan para

agilizar este requisito de la fase de preconstrucción necesario para el inicio de la fase de construcción.

- 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 ya que no asegura la disponibilidad de recursos del privado para ejecutar las obras que hacen parte del alcance del contrato de APP.
- A la fecha se han cumplido a satisfacción siete (7) de las diez (10) condiciones para el inicio de la unidad funcional que establece el punto de partida para la fase de construcción, razón por la cual se deben generar alertas tempranas para el cumplimiento de los requisitos faltantes.

### 7.3.2 Dificultades en la definición de las unidades funcionales 1 y 3

El contrato de concesión de iniciativa privada prevé en su alcance intervenciones condicionadas a actuaciones de terceros que ponen en riesgo la ejecución del alcance previsto; en el presente capítulo vamos a analizar los casos previstos para la unidad funcional 1 y unidad funcional 3.

#### a. Unidad Funcional 1 (carrera séptima entre calle 245 y la Caro)

En la unidad funcional 1 el concesionario tiene dentro de su alcance contractual llevar a cabo el: *“Mejoramiento de la calzada existente Ley 105, construcción de la segunda calzada y reubicación del peaje fusca / operación y mantenimiento”*; sin embargo, se tiene previsto dentro del contrato de concesión en el literal (b) del numeral 3.8 sobre los plazos estimados de las fases preoperativas lo siguiente:

*“(…) (b) Duración estimada de la Fase de Construcción: Cuarenta y ocho (48) meses contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción.*

***i. No se dará inicio a la Fase de Construcción de la Unidad Funcional No. 1, si faltando trescientos sesenta y cinco (365) Días para su inicio no se cuenta con la manifestación escrita por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá de ampliar la carrera 7ª desde las calles 245 hacia el perímetro urbano de la Ciudad de Bogotá. Igualmente, no se podrá adelantar la adquisición predial de esta Unidad Funcional hasta tanto no se cuente con la manifestación señalada en este numeral. En caso que la Unidad Funcional No. 1 no se pueda llevar a cabo por la razón anotada en el párrafo precedente, los recursos de dicha Unidad Funcional se destinarán a la ejecución de las obras que de común acuerdo las partes establezcan.***

*El plazo máximo para lograr el acuerdo sobre las obras que reemplazarían la Unidad Funcional No. 1 de que trata el inciso anterior es de seis (6) meses, vencido el cual, de no llegar a un acuerdo, las partes acudirán a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el Capítulo XV de la Parte General. (...)” (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

En este sentido se evidencia un condicionamiento que tiene el proyecto de concesión para desarrollar la UF1; para la oficina de control interno es inconveniente generar contratos que limiten o condicionen su alcance a la viabilización o aprobación de proyectos contiguos por terceros como en este caso sería la Alcaldía de Bogotá; los proyectos de iniciativa privada deben ser estructurados y viabilizados en condiciones que puedan desarrollar su objeto contractual sin que dependan de actuaciones de terceros ya que limitan el espíritu con que fue concebido el proyecto.

Por otro lado, plantear alternativamente la elección de otras obras en caso de que la Alcaldía no garantice la viabilización de un proyecto contiguo, genera expectativas erróneas sobre la ejecución del proyecto, además las alternativas serían un nuevo alcance con incidencia directa en el concepto inicial del proyecto, estas debieron ser consideradas dentro de la prefactibilidad y factibilidad de la iniciativa privada ya que considerarlas en la ejecución actual del contrato terminará siendo una improvisación a un proyecto de esta envergadura.

A juicio de la oficina de control interno, este tipo de planteamientos vulneran el principio de la planeación para la contratación de este tipo de proyectos y pone a la ANI en la mira de antes de control que sustentarán las falencias en la estructuración y viabilización de proyectos de las iniciativas privadas. Los proyectos de iniciativa privada deben ser aprobados mediante alcances contundentes y definitivos que no pongan en duda la realización de las obras por las cuales fueron aprobados; ya que un cambio de alcance precisa un cambio de proyecto.

Al momento de realización de esta auditoría, se corroboró que la supervisión del proyecto ha solicitado pronunciamiento a la Alcaldía de Bogotá y en respuesta de la misma se ha delegado al IDU atender este requerimiento, donde se precisa en que la definición está en manos del originador de la IP y la ANI, ya que en la entidad se viene adelantando la pre factibilidad y factibilidad del proyecto través de una iniciativa privada para el trayecto en cuestión; por lo tanto, está en manos del originador y de la ANI determinar la viabilidad del mismo, en todo caso, contractualmente se tiene plazo hasta abril de 2018 para dar respuesta a este requerimiento. De no darse la continuidad con el proyecto, ampliación y construcción de segunda calzada de la carrera séptima entre las calles 245 y perímetro de Bogotá, por parte de la Alcaldía, la supervisión del proyecto debe instar a la definición de posibles alternativas que puedan proponer y priorizar las obras a desarrollarse con los recursos definidos en el contrato de concesión que evidencien necesidades de la zona de influencia del proyecto. Los tiempos requeridos para esta definición de la UF1 deben enmarcarse en los tiempos del contrato y en los nuevos alcances a realizar, entendiendo que se deben abordar estudios y diseños de las alternativas prácticamente desde ceros.

Se recomienda una vez definida oficialmente por la Alcaldía de Bogotá la decisión de llevar a cabo o no las obras en la carrera séptima, socializar esta decisión ya que impacta el proyecto además de que puede perturbar a la comunidad en donde se generó una expectativa de obra diferente.

- b. Alternativa para la unidad funcional 3, variante de Chía (troncal de los andes) o doble calzada de Hatogrande.

El contrato de concesión estipula en su apéndice técnico 1 las obras a realizar en la UF3; sin embargo, causa curiosidad para esta oficina que se haya dejado por sentado "un alcance u otro", es

decir, a potestad de la entidad definir en la ejecución del contrato cuál alternativa desarrollará el concesionario ya sea la variante de Chía o la doble calzada de Hatogrande. Nuevamente a juicio de esta oficina se está violando el principio de la planeación del contrato de concesión; ya que no precisa la alternativa a desarrollar sino que deja abierta la posibilidad en realizar una obra u otra, siendo esta una iniciativa privada, hace parte de la etapa de factibilidad y prefactibilidad definir claramente cuál será el alcance y no dejarlo enmarcado a definición de la entidad sobre la marcha del proyecto.

Una iniciativa privada debe comprender la certeza de las intervenciones a realizar para que la ANI evalúe y apruebe los alcances propuestos, es cuestionable para esta oficina que se aprueben y adjudiquen contratos que pueden tener alternativas en el alcance durante su ejecución, esto nos lleva a preguntarnos: ¿Con qué rigor técnico, jurídico y financiero se definió contemplar como opción dos alcances dentro de una misma unidad funcional de una iniciativa privada? ¿Si son de igual importancia, por qué no se concibió llevar a cabo ambos alcances? ¿Qué se pretendió con dejarlas a definición de la ANI, no se estructuraron ambas?

En la ejecución de la etapa de preconstrucción que se viene dando en el proyecto, no se está abordando de manera pareja los estudios de detalle de ambas alternativas, sino por el contrario, se está trabajando en los diseños de detalle de la variante de Chía para compararla con la factibilidad de la propuesta del originador que fue doble calzada de Hatogrande; este tipo de definiciones no deben hacer parte de la ejecución de un proyecto de APP, sino de la etapa de estructuración misma para definir su alcance y priorización de alternativa.

La ANI no debería adjudicar proyectos que no tengan definido su alcance de manera certera, dejar definiciones una vez adjudicado el proyecto puede generar un mal mensaje hacia el país referente a como se están viabilizando los proyectos de iniciativa privada y peor aún dejan dificultades manifiestas en la ejecución del mismo donde en gran medida se estarían visualizando cambios de obras estipuladas en el alcance inicial del proyecto frente a obras definitivas a realizar.

Se debe llevar a cabo un ejercicio comparativo detallado para poder establecer cuál alternativa es más conveniente para el proyecto, debido a que distan técnicamente y su definición debe obedecer a análisis técnicos y financieros respecto a lo planteado contractualmente evaluando ventajas y desventajas de cada alternativa; debido a que los diseños y presupuestos definidos en la estructuración fueron los asociados a la doble calzada de Hatogrande.

La incertidumbre en la definición de estas dos unidades funcionales puede determinar el futuro del proyecto, ya que se está alterando la mitad de las unidades funcionales del proyecto perdiendo su idea original y poniendo en riesgo los avances logrados en la estructuración del proyecto cambiando lo previsto inicialmente. Las expectativas generadas con lo dispuesto inicialmente en las unidades funcionales 1 y 3 repercutirán en la comunidad de las zonas de influencia del proyecto de acuerdo a lo previsto en las socializaciones realizadas como parte de la factibilidad del proyecto.



### 7.3.3 Inicio de operación anticipada de la concesión Accesos Norte por terminación anticipada de la concesión Devinorte

El proyecto Accesos Norte estipula que recibirá la operación derivada de la infraestructura vial que actualmente opera la concesión Devinorte a través del contrato 664 de 1994, la infraestructura asociada contempla aproximadamente 53km de corredor concesionado. La operación sería asumida en marzo de 2020; sin embargo, por causas ajenas al contrato se puede recibir antes o después de dicha fecha con algunas consideraciones para su operación.

Debido a la situación generada en el contrato de Devinorte y su terminación anticipada, es necesario asumir la operación temprana del corredor a partir del 1 de diciembre de 2017 por parte de la IP iniciando por la recepción de la infraestructura asociada a dicho proyecto, basada en el recibo de equipos y demás elementos asociados a la reversión de un contrato de esta naturaleza, se recibe 2 años y 4 meses antes de lo previsto con varias incertidumbres plasmadas en la actualidad del proyecto como lo evidenciamos en los capítulos 7.3.2 y 7.3.1.

La operación de este corredor requiere la disposición del equipo y personal necesario; por lo cual se recomienda a la supervisión prever adecuadamente junto con la concesión y la interventoría las necesidades que deben tenerse en cuenta para la operación como lo son: personal, equipos, infraestructura y servicios asociados que deben satisfacer desde el primer día de la operación, minimizando el impacto entre el cambio de una concesión a otra. Asimismo, es de vital importancia generar un diagnóstico inicial de recibo de la infraestructura asociada, más allá de lo que estipula el contrato, la recepción de la infraestructura en el estado que se encuentre como lo concibe el contrato de concesión debe ser diagnosticado con el objetivo de priorizar las intervenciones que se le deben realizar con el fin de definir las acciones correctivas que se deben ejecutar por parte del nuevo concesionario.

Esta nueva operación igualmente requiere definir acertadamente la dinámica financiera a la cual se verá impactado el contrato por cuenta del recaudo que se generará de ahora en adelante y que sin duda afectará en el modelo de ejecución del mismo; con esta operación temprana también se identificó que no se ha generado el convenio con la POLCA el cual es necesario para atender las labores de seguridad en el corredor vial, los equipos de servicios asociados a la concesión tampoco se tienen previstos actualmente y la concesión ha manifestado que lo estipulado en el contrato para una operación temprana es un rubro muy inferior a lo necesario para llevar a cabo un adecuado mantenimiento y operación de la infraestructura a recibir.

Siendo esta una de las más impactantes razones por la cual el concesionario está en proceso de discusión con la entidad por cuenta de que el presupuesto estimado para la operación temprana no es suficiente para acometer una adecuada operación y mucho menos llevar a cabo un mantenimiento acorde a las necesidades que se requieren en un diagnóstico previo evidenciado acerca del estado actual de la vía; por este motivo esta por darse una discusión a nivel de tribuna de arbitramento ya que no se ha llegado a un acuerdo con la entidad.



Es necesario que durante la recepción y la entrada en operación se garantice lo dispuesto en el apéndice técnico 2, referido a operación y mantenimiento de acuerdo a los indicadores previstos, ya que la anticipación del inicio de la etapa no impide el cumplimiento de sus parámetros.

## 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, 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>3</sup>

### 8.2. Resultados de la medición con la MED para el proyecto de accesos norte a la ciudad de Bogotá D.C.

A continuación, se presenta el resultado de la MED de la presente auditoría obtenido para la interventoría Consorcio ETSA-SIGA, la cual evaluó siete (7) componentes y determinó una calificación de 70,35 sobre 100, resultado global, medido y calculado el mes de noviembre de 2017.

Las calificaciones fueron efectuadas a partir de la distribución contenida en la MED y que se presenta a continuación:

Tabla 13. Rangos de calificación MED

Calificación	Cod.	Límite Mínimo	Límite Máximo	Promedio que genera	Explicación para la asignación de calificación
--------------	------	---------------	---------------	---------------------	--

<sup>3</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 15 de noviembre de 2017.

Bueno	B	61	80	70,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	31	60	45,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Malo	M	1	30	15,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	0	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría, del criterio evaluado.

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 14. Resultados de calificación MED de noviembre de 2017.

	Nombre proyecto concesión	IP Accesos Norte				
	Nombre interventoría proyecto	Consortio ETSA - SIGA				
	No. contrato interventoría	Contrato 205 de 2017				
	Fecha de evaluación	15 de Noviembre de 2017				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		<b>Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO</b>				
<b>Id. Componente</b>	<b>Muy bajo</b>	<b>Bajo</b>	<b>Medio</b>	<b>Alto</b>	<b>Muy Alto</b>	
01 Gestión Administrativa				71,04		
02 Gestión Técnica				69,79		
03 Gestión Financiera				70,50		
04 Gestión Jurídica				70,21		
05 Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA	
06 Gestión Ambiental				70,50		
07 Gestión Social				70,50		
08 Gestión Predial				69,94		
<b>Promedio General =</b>		<b>70,35</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 ECVI-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 [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 8.3. Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 15 de noviembre 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. (No aplicado por el estado actual del proyecto, no se ha recibido infraestructura asociada al proyecto)
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 noviembre de 2017, así:

### 8.3.1. Desempeño del componente administrativo

*Calificación Obtenida: 71,04*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, evidencia una estructura organizacional conforme a lo definido contractualmente, se conserva la organización dispuesta para la fase preconstrucción; sin embargo, es necesario precisar

que para el inicio de la operación anticipada se pueda requerir personal adicional para controlar la operación y mantenimiento anticipado que hoy en día se debe iniciar a partir de diciembre. Las oficinas que se tienen en Bogotá cuentan con el equipo idóneo para el cumplimiento de las labores a realizar.

La interventoría cuenta con procesos y procedimientos que abarcan la labor de control y seguimiento de las diferentes labores del concesionario y precisan la vigilancia a cada componente del proyecto. De la misma manera se evidencia una adecuada gestión documental basada en un servidor compartido por todo el grupo de interventoría con carpetas por componentes y temáticas que resguardan la documentación más relevante del proyecto.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen en el proyecto, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario además del apoyo y comunicación con la ANI a fin de resolver las diferentes situaciones que acontecen en el proyecto.

Las oficinas dispuestas para las labores de vigilancia y seguimiento al contrato son acordes a lo que necesita el proyecto, así como los vehículos debidamente identificados y las herramientas dadas para tal fin.

En cuanto a la divulgación de la información sobre el proyecto se cuenta con una página de internet por parte de la interventoría que se ajusta a lo definido en el anexo 4 del contrato, y que brinda adicionalmente un contenido multimedia basado principalmente en videos del corredor que permiten evidenciar los avances que se viene teniendo en cada unidad funcional. El control a los canales de comunicación del concesionario es idóneo basado en seguimientos periódicos a las noticias que se comunican a través de las diferentes redes sociales tales como la página web, el twitter, entre otras.

Se evidencia una importante cantidad de capacitaciones en temas inherentes al proyecto, así como las de riesgos laborales en virtud de la preparación para el inicio de la fase de construcción y de las actuaciones que se vienen generando en la fase de pre constructiva.

Matriz de control de obligaciones de la etapa de pre construcción, donde se controla y se mantiene la trazabilidad de los requisitos precedentes para el inicio de la etapa de construcción lo cual aporta de manera importante el avance y sustento de las no objeciones generadas por la interventoría

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Generar un manual de funciones específicas del personal de interventoría en cada una de sus etapas para un adecuado entendimiento de roles y jerarquías dentro de la organización, así como para poder generar mediciones de nivel de desempeño del personal.

- Llevar a cabo una matriz de alertas tempranas generadas por la interventoría ante dificultades evidencias por el concesionario y las soluciones o planteamientos propuestos para mejorar situaciones que denoten circunstancias de mejora.
- 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.
- La interventoría debe proponer al concesionario mejoras sustanciales en la información que se está divulgando por la página web del mismo; ya que esta no cuenta con información detallada, gráfica y estadística del proyecto, aun cuando este en la fase de preconstrucción, no constituye una adecuada plataforma de consulta de información del proyecto.
- 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.
- La página web de la interventoría debe involucrar un mayor contenido informativo alusivo al proyecto, como lo es registros fotográfico, filmico, renders y gráficos de las unidades funcionales del proyecto, además de noticias de interés general.

### 8.3.2. Desempeño del componente técnico

*Calificación obtenida: 69,79*

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades precedentes en la fase de preconstrucción para dar inicio a la fase constructiva para el año 2018, en donde se vienen precisando los diseños de detalle de las diferentes unidades funcionales.

Se evidencia un control particular a las actividades precedentes que debe cumplir el concesionario en la fase de preconstrucción con las diferentes actuaciones para llevar a cabo los conceptos de objeción o no objeción de la interventoría; esto genera una trazabilidad particular en cada una de las obligaciones del concesionario que a pesar de las indefiniciones de las unidades funcionales 1 y 3 se vienen adelantando las mesas de trabajo por componentes para adelantar los entregables que debe presentar el concesionario.

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, en gran medida debido a la verificación y revisión de las actividades precedentes para el inicio de la fase de construcción, incidencia del tema de pavimentos, diseños geométrico, predial, redes (secas y húmedas), social y ambiental.

La interventoría debe propiciar recomendaciones y alertas tempranas asociadas al desarrollo de la etapa de preconstrucción que sea percibida como un riesgo para el cumplimiento de los entregables que genere el concesionario durante la presente etapa; es necesario que la interventoría manifieste de manera periódica y puntual las dificultades que vaya presentando el

concesionario para el adecuado cumplimiento de sus obligaciones, así como proponer alternativas de solución en las cuales se propongan mejoras a los entregables que viene adelantando la concesión y complementen los estudios de detalle a realizar.

Es necesario que la interventoría sea cuidadosa en la revisión del plan de obras que debe entregar la concesión a los 240 días, ya que la no definición de las unidades 1 y 3 puede dejar vacíos que impacten la realización del proyecto, por lo cual debe asesorarse de manera particular a la entidad para que los tiempos definidos en el plan sean acordes a la realidad del proyecto.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Involucrar los nuevos procesos y procedimientos que preparan la etapa de operación y mantenimiento a iniciar en diciembre de 2017; así como preparar y estructurar los controles que se tendrán en el inicio de la fase de construcción que dará inicio en abril de 2018.
- Insistir con la entidad y el concesionario en la necesidad de firmar el convenio con la POLCA ya que la entrada en operación del corredor se adelantó por la terminación anticipada de la concesión DEVINORTE.
- Revisar el escenario actual de recaudo que maneja el proyecto Devinorte para tener la contextualización del TPD y recaudo que se viene generando con miras a prever el inicio de la operación del proyecto; así como poder iniciar las proyecciones asociadas al VPIP del proyecto.
- De acuerdo a la definición de la alternativa a elegir en la UF3 entre la variante de Chía y la doble calzada de Hatogrande, debe considerarse por parte de la interventoría una revisión minuciosa de cada una para establecer el impacto económico que tendría, ya sea a favor o en contra de lo presupuestado inicialmente.
- Se requiere definir mediante mesas de trabajo con el concesionario como se llevará el control de avance del proyecto en las diferentes unidades de medida para unificar criterios en virtud de remitir una única información a la Entidad.
- Una vez se dé inicio a la operación del corredor, 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.

### 8.3.3. Desempeño del componente ambiental

*Calificación obtenida: 70,50*

En relación al componente ambiental, se evidencia el seguimiento a los trámites de cesión de la licencia ambiental del proyecto de concesión Devinorte para con la nueva IP, además de estar al tanto de los permisos requeridos en virtud de las obras a desarrollarse particularmente en la UF2; el resto trámites de licenciamientos para las unidades funcionales 1 y 3, están sin definición por cuenta de los ajustes que se están generando en estas unidades funcionales.

Debido a los cambios que puedan generarse respecto al cambio de intervenciones en la unidad funcional 1 (carrera séptima), la interventoría debe alertar a la entidad sobre los tiempos estimados que pueda tomar la elección de una o varias alternativas diferentes como parte del alcance final a llevarse a cabo.

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.

- Ante la indefinición de la alternativa de la UF3, es necesario determinar los tiempos que pueda tomarse la autoridad ambiental en aprobar el licenciamiento y permisos ambientales necesarios para su inicio; ya que actualmente apenas se está estableciendo cuál alternativa llegaría a aprobar la ANI para su ejecución.
- 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.
- Hacer un seguimiento puntual sobre las compensaciones ambientales que deriven las licencias ambientales a fin de establecer los presupuestos requeridos para la compensación, en caso de incrementarse más de lo estipulado evaluar las alternativas para poder tener los recursos faltantes.

#### 8.3.4. Desempeño del componente predial

*Calificación obtenida: 69,94*

El componente predial para la interventoría de este proyecto está ligado al seguimiento a la gestión predial por parte del concesionario en las diferentes unidades funcionales de obra nueva y de mejoramientos que implican adquisición.

En cuanto al acompañamiento de la gestión predial del proyecto por parte de la interventoría, se destaca el acompañamiento a la recepción del predio correspondiente al separador central de la autopista norte que hará parte de la ampliación de la unidad funcional 2, ya que será definida la construcción de los carriles adicionales sobre este separador central, esto constituye más del 40% de longitud efectiva para iniciar las obras en esta unidad funcional; únicamente se vienen trabajando de manera adicional la gestión para la adquisición de 19 predios adicionales correspondientes a la cicloruta y los puentes peatonales a desarrollar.

En cuanto a la UF3, la interventoría debe llevar a cabo un seguimiento especial a lo definido en el convenio con el municipio de Chía ya que este se hizo basado en una de las alternativas previstas para la unidad funcional; sin embargo, no se ha dejado por sentada esta elección de alternativa por la ANI lo cual involucra un riesgo en virtud de la incertidumbre que aun se tiene al respecto. Es necesario precisar que la gestión de titulación de los predios que cede el municipio de Chía en favor del proyecto de la variante de Chía hace parte de la gestión predial que debe adelantar la concesión y no hace parte de las labores a desarrollar ni por la ANI ni por el municipio.

Se destaca la metodología de trabajo prevista para la revisión predial y el involucramiento para asesorar al concesionario en la mejor forma técnica y legal de llevar a cabo la gestión; se han tenido dificultades para abordar la completitud de requisitos mínimos que den lugar a completar el trámite de gestión.

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 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.
- 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.

#### 8.3.5. Desempeño del componente social

*Calificación obtenida: 70,50*

Dentro del componente social se evidencia un acompañamiento general al concesionario en materia de monitoreo sobre gestiones realizadas por el mismo y el acompañamiento al cumplimiento del Plan de Gestión Social, se evidencia un seguimiento a los diferentes programas que tiene el concesionario y al cumplimiento del plan definido y aprobado.

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 dos oficinas móviles que proporciona información veraz y actualizada del proyecto a la ciudadanía, y se lleva un registro de los visitantes a la oficina.

Se evidencia acompañamiento de la interventoría a las diferentes socializaciones y reuniones que mantiene el concesionario con diferentes actores pertenecientes al proyecto, se verifica el seguimiento a las PQRS que se generan en el proyecto, se consolidan y tramitan con tiempos de cierre acertados, los seguimientos que da el concesionario y acompaña la interventoría han permitido mantener controlados los requerimientos en este particular.

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.
- Es necesario que apenas se tengan las definiciones de los alcances de las unidades funcionales 1 y 3, se vuelva a socializar las intervenciones a realizar debido a las expectativas generadas en el proyecto y que posiblemente tengan cambios técnicos.

### 8.3.6. Desempeño del componente financiero

*Calificación obtenida: 70,50*

Dentro de los controles financieros que presenta la interventoría se resalta el seguimiento realizado en los comités fiduciarios así como en los informes de fiducia, de igual manera se evidencian los análisis que se identifican de la situación financiera del concesionario así como del fideicomiso con miras al cumplimiento que debe prevalecer en la etapa de preconstrucción que se encuentra el proyecto.

La interventoría hace un seguimiento adecuado al fondeo de cada una de las subcuentas del proyecto precisando los montos y fechas estipuladas para su fondeo, así como los aportes equity requeridos en el proyecto.

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

- Revisar el escenario actual de recaudo que maneja el proyecto Devinorte para tener la contextualización del TPD y recaudo que se viene generando con miras a prever el inicio de la operación del proyecto; así como poder iniciar las proyecciones asociadas al VIP del proyecto.
- Es necesario que la interventoría solicite al concesionario las gestiones adelantadas para la obtención del cierre financiero, ya que la no definición del alcance en 2 de las 4 unidades funcionales puede afectar el financiamiento del mismo por parte de la banca.
- De acuerdo a la definición de la alternativa a elegir en la UF3 entre la variante de Chía y la doble calzada de Hatogrande, debe considerarse por parte de la interventoría una revisión minuciosa de cada una para establecer el impacto económico que tendría, ya sea a favor o en contra de lo presupuestado inicialmente.

### 8.3.7. Desempeño del componente jurídico

*Calificación obtenida: 70,21*

Se evidencia un adecuado control y seguimiento a todas las obligaciones del contrato de concesión, por medio de una matriz de obligaciones contractuales para la etapa de preconstrucción, generando una trazabilidad de las actuaciones de la interventoría para el seguimiento realizado en cada una de las áreas del proyecto.

Ante el incumplimiento en la entrega oportuna del PAP, la interventoría debe manifestar a la entidad esta situación y proponer un periodo de cura para apremiar la entrega del mismo, ya que al momento de la realización de esta auditoría no se evidenciaron actuaciones para requerir el inicio del proceso de incumplimiento generado por el concesionario.

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

- Es necesario que la interventoría este atenta a los cambios y actualizaciones de las pólizas que entrarán a regir por el inicio de la operación y mantenimiento del corredor, además del cambio de fase de preconstrucción a construcción lo cual modifica los porcentajes, coberturas y valores.
- Se recomienda a la interventoría generar una matriz de autocontrol de los riesgos en los cuales están incursos como interventoría del proyecto, esto con el fin de llevar a cabo un seguimiento a los riesgos que demandan su actuación sobre el proyecto.
- 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.

## 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; posteriormente mediante correo electrónico de fecha 27 de noviembre de 2017 se remiten las conclusiones de la auditoría las cuales fueron contestadas vía correo electrónico del 29 de noviembre de 2017 tanto por la supervisión como por la interventoría y que admiten revisión por parte del auditor ante los planteamientos generados por lo cual se incorporaran dentro del presente capítulo.

En consecuencia, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

### 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. Se tiene desactualizada la sección de la página web de la ANI referente al proyecto (enlace <http://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/accesos-norte-de-bogota-accenorte-28973>) ya que no se asocian los documentos contractuales, no accesos a las páginas web del concesionario y de la interventoría, generando una publicación incompleta de la información.



9.1.2 Para la vicepresidencia de estructuración

1. En el contrato de concesión 001 de 2017, se plantea el condicionamiento de la realización de las obras de la UF1 (carrera séptima calle 245 hasta La Caro) a la aprobación de la Alcaldía de Bogotá de las obras subsiguientes (entre la calle 245 y calle 183); generar escenarios de definición por terceros afecta de manera drásticas los contratos de concesión y pone en riesgo la realización de las obras allí señaladas, esto va en contravía del principio de planeación en la contratación estatal y abre la puerta a distorsiones en el alcance de los contratos.
2. El planteamiento de dos alternativas para desarrollar la UF3 (Variante de Chía o doble Calzada Hatogrande) y que debe precisar la ANI en el primer año de ejecución, debió ser definido en la estructuración del proyecto, particularmente en la etapa de factibilidad, ya que involucra priorizar una alternativa sobre otra. En la ejecución del contrato no deben considerarse definiciones de alcance ya que afecta la estructura técnica, jurídica y financiera con la cual se estructuró el contrato; además que se presta para interpretar que aun en la ejecución se está terminando de estructurar el 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. Generar un manual de funciones específicas del personal de interventoría en cada una de sus etapas para un adecuado entendimiento de roles y jerarquías dentro de la organización, así como para poder generar mediciones de nivel de desempeño del personal.
2. Llevar a cabo una matriz de alertas tempranas generadas por la interventoría ante dificultades evidencias por el concesionario y las soluciones o planteamientos propuestos para mejorar situaciones que denoten circunstancias de mejora.
3. Se recomienda montar la ficha técnica del proyecto en formato PDF en la página web para que sea de fácil consulta, así como iría actualizando conforme va avanzando el proyecto; ya que su uso es práctico y de consulta precisa.
4. 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.
5. 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 compensaciones ambientales.
6. 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.



7. La interventoría debe proponer al concesionario mejoras sustanciales en la información que se está divulgando por la página web del mismo; ya que esta no cuenta con información detallada, gráfica y estadística del proyecto, aun cuando este en la fase de preconstrucción, no constituye una adecuada plataforma de consulta de información del proyecto.
8. 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.
9. La página web de la interventoría debe involucrar un mayor contenido informativo alusivo al proyecto, como lo es registros fotográfico, filmico, renders y gráficos de las unidades funcionales del proyecto, además de noticias de interés general.
10. 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.
11. Se recomienda a la interventoría generar una matriz de autocontrol de los riesgos en los cuales están incursos como interventoría del proyecto, esto con el fin de llevar a cabo un seguimiento a los riesgos que demandan su actuación sobre el proyecto.
12. Involucrar los nuevos procesos y procedimientos que deparan la etapa de operación y mantenimiento a iniciar en diciembre de 2017; así como preparar y estructurar los controles que se tendrán en el inicio de la fase de construcción que dará inicio en abril de 2018.
13. Insistir con la entidad y el concesionario en la necesidad de firmar el convenio con la POLCA ya que la entrada en operación del corredor se adelantó por la terminación anticipada de la concesión DEVINORTE.
14. Revisar el escenario actual de recaudo que maneja el proyecto Devinorte para tener la contextualización del TPD y recaudo que se viene generando con miras a prever el inicio de la operación del proyecto; así como poder iniciar las proyecciones asociadas al VPIP del proyecto.
15. De acuerdo a la definición de la alternativa a elegir en la UF3 entre la variante de Chía y la doble calzada de Hatogrande, debe considerarse por parte de la interventoría una revisión minuciosa de cada una para establecer el impacto económico que tendría, ya sea a favor o en contra de lo presupuestado inicialmente.
16. Es necesario que la interventoría este atenta a los cambios y actualizaciones de las pólizas que entrarán a regir por el inicio de la operación y mantenimiento del corredor, además del cambio de fase de preconstrucción a construcción lo cual modifica los porcentajes, coberturas y valores.
17. Ante la indefinición de la alternativa de la UF3, es necesario determinar los tiempos que pueda tomarse la autoridad ambiental en aprobar el licenciamiento y permisos ambientales necesarios para su inicio; ya que actualmente apenas se está estableciendo cuál alternativa llegaría a aprobar la ANI para su ejecución.
18. Es necesario que la interventoría solicite al concesionario las gestiones adelantadas para la obtención del cierre financiero, ya que la no definición del alcance en 2 de las 4 unidades funcionales puede afectar el financiamiento del mismo por parte de la banca.

### 9.2.2 Para la Supervisión

1. Indagar acerca de la realización o no de la UF1 (carrera séptima) que depende de la Alcaldía de Bogotá; en caso de que esta unidad funcional no se lleve a cabo prever lo dispuesto en el contrato en el sentido de buscar las alternativas que remplacen dichas inversiones asociadas a las obras previstas en la carrera séptima, debido a que se está sacrificando tiempo de la etapa de preconstrucción sin aún establecer acciones acerca de la intervención de dicha unidad funcional.
2. Definir cuál será la alternativa a ejecutar en la UF3, entendiendo que se requiere comparar ambos alcances y esto impactará financieramente el proyecto, positiva o negativamente de cara al futuro del mismo; es urgente llevar a cabo dicha definición por parte de la entidad.
3. Ante el inicio anticipado de la etapa de operación y mantenimiento es necesario que se llegue a un acuerdo con la Policía de Carreteras ya que se necesita tener firmado el convenio para las actuaciones correspondientes de parte del control policial.
4. Llevar a cabo las socializaciones que sean del caso para los cambios de alcance que se puedan dar en el proyecto, en gran medida respecto a la UF1 y UF3; siendo que se avizoran cambios de acuerdo a lo planteado en la etapa de estructuración.
5. Tener en cuenta los tiempos que pueda deparar la definición de las unidades UF1 y UF3 respecto a los trámites ambientales que requieren cada una, esto impactará altamente en la programación del plan de obras del proyecto.
6. Ante las diferencias que se empiezan a plantear con el concesionario por la operación anticipada del corredor, salvaguardar la adecuada prestación del servicio por parte del concesionario de acuerdo a lo previsto en el apéndice de operación y mantenimiento.
7. Prever posibles ajustes de dedicaciones del personal de interventoría en el inicio de la etapa de operación y mantenimiento anticipada, ya que se requieren recursos y personal adicional para el cumplimiento de la vigilancia del corredor concesionado.
8. Entablar reuniones de retroalimentación con la supervisión e interventoría del proyecto de concesión Devinorte para entender el contexto de operación del corredor y el diagnóstico del estado del corredor vial.

### 9.3 Buenas prácticas y observaciones

#### 9.3.1 Buenas prácticas

1. Se evidencia una completa matriz de seguimiento de obligaciones contractuales en la etapa de preconstrucción con la trazabilidad particular de las actuaciones que se han determinado en cada caso.
2. Se han adelantado mesas de trabajo en cada uno de los componentes que derivan en productos entregables para la etapa planeativa (preconstrucción) y que han generado las aprobaciones en los diferentes aspectos del proyecto.

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 70.35 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

Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 