

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Memorando No. 2015-102-006523-3  
Fecha: 04/08/2015 16:44:41->102  
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300  
Anexos:49 folios



Bogotá D.C.

**PARA:** Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA  
Vicepresidente Gestión Contractual

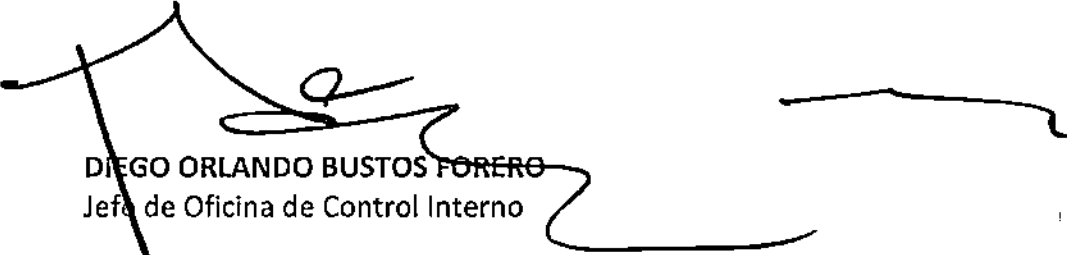
**DE:** DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno

**ASUNTO:** Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta (PEI 37)

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación al seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta (PEI 37) realizada los días 13 y 14 de mayo de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,

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

C.C. Daniel Francisco Tenjo Suarez – Gerente de Proyectos Carretero 1.  
Sergio Rodriguez Bonilla - Supervisor Concesión

Anexo: informe. (49 folios)

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno. *IM*  
Nro Borrador: 2015 10 20010818  
GADF-F-010 *24*



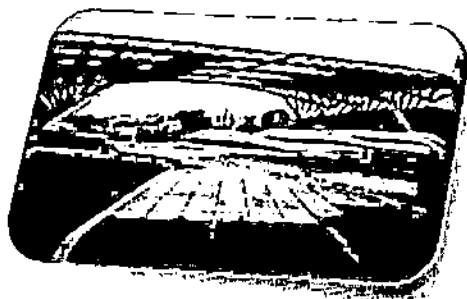
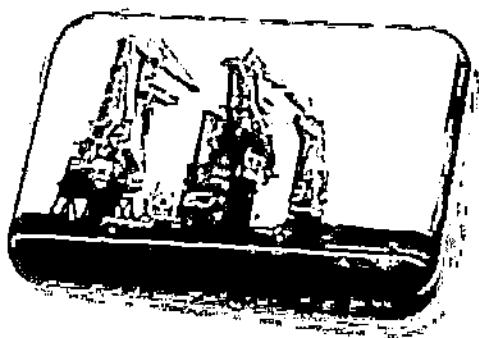
**ANI**

Agencia Nacional de  
Infraestructura

**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta (PEI 37)

# 2015



141

## CONTENIDO

1. OBJETIVOS .....	5
2. ALCANCE .....	6
2.1. Componentes Analizados .....	6
2.2. Información de Contratos.....	6
3. METODOLOGÍA.....	7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	9
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	11
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	11
6.2 Descripción del proyecto a auditar .....	12
6.3 Temas abordados de manera específica: .....	15
6.4 Consideraciones principales de la auditoría .....	23
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente .....	23
6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor .....	24
6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos .....	24
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	34
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría .....	37
7.1.1 Desempeño del componente administrativo. ....	38
7.1.2 Desempeño del componente técnico.....	40
7.1.3 Desempeño del componente Ambiental .....	45
7.1.4 Desempeño del componente predial .....	46
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	47
8.1 Para la Interventoría.....	47
8.2 Para el Supervisor .....	48

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados .....	6
Tabla 2 – Plazos estimados .....	7
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora .....	7
Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora .....	7
Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República.....	10
Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 7. Temas programados de auditoría.....	11
Tabla 8 – Descripción de tramos.....	13
Tabla 9 – Relación de Observaciones y su avance.....	25
Tabla 10. Resultados de calificación MED de febrero de 2014.....	34
Tabla 11. Resultados de calificación MED de mayo de 2015.....	35

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa del Proyecto.....	14
---------------------------------------	----

## INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura 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.<sup>1</sup>

La Oficina de Control Interno 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 queremos destacar 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,

<sup>1</sup> Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI), la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 5 de mayo de 2015 solicitando la información referente al proyecto, asimismo mediante memorando interno No. 20151020051383 del 6 de mayo oficializando la petición, mediante correo del 6 de mayo de 2015 y oficio No. 20151020094121 del 7 de mayo de 2015 se remitió a las partes involucradas, la concesión a auditar y la programación planteada de la auditoría.

## 1. OBJETIVOS

Con fundamento en el plan de acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año y en el marco de la evolución de la Interventoría desde su inicio (adjudicada por la ANI en el mes de noviembre de 2013), se programó para el mes de mayo de 2015 la verificación y seguimiento de las obligaciones de dicha Interventoría y de la supervisión del proyecto carretero Concesión Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta, localizado en el departamento de Cundinamarca.

Para ello, se presenta el actual informe generado por la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, en virtud de la auditoría en el sitio del proyecto carretero mencionado realizada los días 13 y 14 de mayo de 2015, por parte del profesional técnico de la Oficina de Control Interno designado para tal fin, Ingeniero Iván Mauricio Mejía Alarcón. La documentación suministrada por el supervisor del contrato perteneciente a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, así como otra información que fue investigada y alistada por parte del auditor, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio ERU Concesiones es valioso en la presente auditoría, en vista de que ya se le había practicado auditoría en otra oportunidad, en febrero de 2014, lo cual permite analizar una trazabilidad en los diferentes aspectos que se evalúan para determinar patrones de eventual mejoramiento. La aplicación de la metodología de evaluación mediante la Matriz de Evaluación del Desempeño MED, y de la cual se mostrarán sus resultados en el desarrollo del presente documento, determinan el comportamiento que ha tenido el contrato, su interventoría y supervisión en los últimos años.

Igualmente se realizó verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.

## 2. ALCANCE

El alcance del informe que aquí se presenta comprende los siguientes aspectos:

### 2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretera, se resaltan las etapas de CONSTRUCCION – OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO que viene realizando la Concesión Sabana de Occidente SAS, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 447 de 1994; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, predial, social, aforo-recaudo y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a esta misma interventoría, lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con objeto de las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores. El resultado y análisis se presentará en los ítems 7 y 8, que se relacionan en este informe.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe

### 2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Realizar por el sistema de Concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de la carretera Santa Fe de Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino, del tramo de carretera Santa Fe de Bogotá – La Vega, Ruta 54, en el departamento de Cundinamarca.	No. 447 de 1994	Concesión Sabana de Occidente S.A.
Interventor	Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medioambiental y socio-predial del contrato de concesión No. 447 de 1994 proyecto: Concesión Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega – Villeta.	No. 456 de 2013	Consortio ERU Concesiones
Supervisor	Profesional por prestación de servicios.	No. 057 de 2015	Ing. Sergio Rodriguez

Tabla 2 – Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	ACTUAL
Iniciación etapa de diseño	23 de Septiembre de 1994	4 meses*
Iniciación etapa construcción	24 de Enero de 1995	18 meses*
Iniciación etapa operación	25 de Julio de 1996	174 meses*
Fecha de reversión	Fecha estimada Enero 26 de 2026*	

\*Nota: En este cuadro no se precisan los cambios derivados de documentos contractuales adicionales que generaron alcances adicionales y modificaciones en cuanto a tiempos de las etapas de construcción y nuevos tiempos de diseños.

Tabla 3 – Datos asociadas a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio ERU Concesiones
Representante Legal	Alejandro Restrepo Gómez
Valor inicial del Contrato	\$ 4.703.388.000,00
Tiempo	30 meses
Fecha de Inicio del Contrato	08-11-2013

Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
RESTREPO Y URIBE SAS	60%
EUROESTUDIOS SAS	30%
DPC INGENIEROS SAS	10%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin.

Se resalta en éste punto la información allegada por la supervisión e interventoría ya que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; la auditoría se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico a la obra, aun cuando las obras representan un porcentaje bajo, son determinantes en la culminación del proyecto. Se verificó la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:



**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 5 de mayo de 2015 y posteriormente mediante memorando interno el 7 de mayo. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Ficha técnica del proyecto.
- ✓ Contrato de concesión y documentos contractuales adicionales.
- ✓ Apéndice técnico.
- ✓ Contrato de interventoría con todos sus anexos.
- ✓ Propuesta económica de interventoría.
- ✓ Acta de inicio de interventoría.
- ✓ Últimos dos informes de supervisión.
- ✓ Personal y perfiles de interventoría aprobados por parte de la ANI.
- ✓ Último informe de interventoría. (Mes de Marzo)
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos.
- ✓ PMI aplicable a la vigencia 2015 (actualizado a mayo).

**Diligenciamiento de papeles de trabajo:** Mediante estos documentos se pretendió realizar un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros).

**Entrevistas:** Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

**Visitas de campo:** Se llevó a cabo visita al corredor vial, en los 7 trayectos del proyecto y verificando los 2 peajes que se tienen para dicha concesión, se dio apoyo con material fotográfico y filmico aportado por la interventoría.

**Plan de mejoramiento interno:** Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances que haya implementado el interventor Consorcio ERU Concesiones y la supervisión al momento de esta nueva auditoría realizada en mayo de 2015.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

### 3.2 Información relacionada y verificada

*Solicitud de Información:* Mediante correo electrónico del 5 de mayo de 2015 y memorando interno del 7 de mayo generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el supervisor del proyecto a auditar.

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría a medida que se abordaba cada tema, es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registros fotográficos, registros filmicos, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría.

## 4. 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>2</sup>
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 447 de 1994, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 456 de 2013)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

## 5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta - generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría. Adicionalmente, es importante aclarar que el ingeniero Sergio Rodriguez fue designado como supervisor del proyecto Bogotá - Villeta desde el mes de marzo de 2015, y la formulación de metas y cronogramas fue desarrollada por el anterior supervisor del proyecto.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que se deben re-estructurar las unidades de medida y fechas estimadas para acoplar el plan de mejoramiento asociado a cada uno de los hallazgos, en tanto que las unidades allí dispuestas están obsoletas e incompletas porque no contienen todo el alcance que, hoy por hoy, se puede desarrollar para atacar la causalidad que

<sup>2</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

dio origen al hallazgo; es prioritario entonces, que se reajusten las acciones y las metas propuestas.

Por este motivo, se llevan a cabo reuniones en el mes de mayo, en las cuales se redefinen los porcentajes de avance de cada uno de los hallazgos y se reformulan las unidades de medida propuestas debido a la connotación que tiene en este momento para el proyecto.

Se consultó ORFEO<sup>3</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.

Revisados los informes de la Contraloría General de la República y la matriz vigente del plan de mejoramiento institucional, se concluye que las acciones de mejoramiento que se encuentran en curso, cuentan con unidades de medida con corte máximo a 30 de Junio de 2015.

*Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República*

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	3*	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	67%

\*Se cuenta con 2 hallazgos en los cuales se evidencia cumplimiento de 100% de unidades de medida, los cuales se encuentran para cierre y se plantea plan de choque para el cierre del hallazgo restante conforme a lo estipulado por la Vicepresidencia de la República para junio de 2015.

*Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control*

INSTANCIA	DETALLE	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
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Producto de la evaluación de la MED efectuada en marzo de 2014 y del informe de auditoría de 2013, cuenta con 24 observaciones, las cuales serán verificadas en el ítem 6.7 del presente informe.	En ejecución

<sup>3</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

## 6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 6.1 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.

Se estableció el miércoles 13 de marzo una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 13 y 14 de mayo, a desarrollarse un día en las oficinas de la interventoría en el municipio de El Rosal, Cundinamarca, y al día siguiente recorrido al proyecto.

Se relaciona a continuación el cronograma para la auditoría del proyecto:

Tabla 7. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	13/05/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen de la interventoría	13/05/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	13/05/2015	09:00 a.m.
MED gestión técnica	13/05/2015	10:00 a.m.
MED gestión financiero	13/05/2015	11:00 a.m.
MED gestión jurídica	13/05/2015	12:00 m
MED gestión predial	13/05/2015	2:00 p.m.
MED gestión aforos y recaudo	13/05/2015	3:00 p.m.
MED gestión ambiental	13/05/2015	4:00 p.m.
MED gestión social	13/05/2015	5:00 p.m.
Reunión de cierre (documental)	13/05/2015	6:00 p.m.
Visita al Corredor Briceño-Tunja-Sogamoso	14/05/2015	8:00 a.m.
Conclusiones de cierre (general)	14/05/2015	5:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio ERU Concesiones en el municipio de El Rosal, Cundinamarca; 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 de marzo y abril de 2015.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la interventoría, de igual manera también estuvo presente el supervisor del contrato por parte de la ANI.

En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto de concesión, las mayores dificultades que se presentan en la actualidad y los avances generados en los últimos meses debido a acciones determinantes en el proyecto. Se precisó la importancia de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

- Avance de obra en los trayectos 7.2, Puente sobre el río Bogotá; 4A y 4B, doble calzada El Vino - El Chuscal; 3,1, paso urbano municipio de La Vega. Estos trayectos son los que presentan más bajo avance de obra y la posible afectación de las metas propuestas para el año 2015.
- Trámites de licencias ambientales y documentos referidos a licenciamiento en los tramos de menor ejecución.
- Gestión predial a lo largo del corredor concesionado, dificultades en liberación de predios que permitan dar avance a la ejecución de obras.
- Injerencia de terceros en la culminación y adecuada operación del corredor; puntos específicos de atención por medio del Fondo de Adaptación y pendientes por parte del INVIAS.
- Seguridad Vial en el corredor concesionado, aumento de accidentalidad en indicadores presentados; especialmente en el tramo 7, Puente Cortijo – Siberia, gran cantidad de parques industriales.

De esta manera, se requirió al personal del consorcio interventor, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos soporte generados en campo; adicionalmente con registros fotográficos y filmicos que denotan las actividades realizadas.

## 6.2 Descripción del proyecto a auditar

En lo referente a la descripción del proyecto es relevante indicar que la vía concesionada consta hoy en día de un corredor en doble calzada interrumpido principalmente en 2 puntos: en el paso por el municipio de La Vega; en la ampliación a doble calzada del tramo El Chuscal . El Vino. El proyecto tiene como punto de partida la conexión entre Bogotá y la sabana occidental, en el Puente sobre el

Río Bogotá saliendo por la calle 80, uniéndolo con varios municipios del occidente de Cundinamarca, finalizando en el municipio de Villeta.

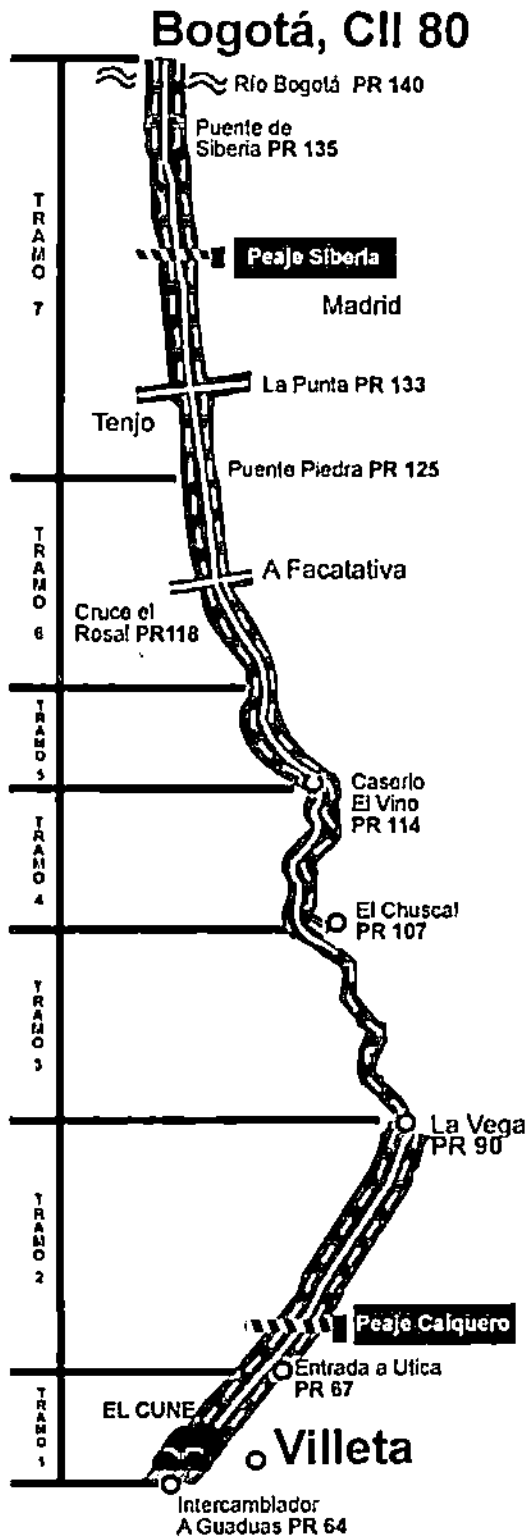
A continuación se muestran los tramos que conforman el corredor vial:

Tabla 8 – Descripción de tramos

SECTOR	ALCANCE ACTUAL (Km)		OBSERVACIONES
	Cantidades a Intervenir	Porcentaje Avance	
1	3,876	100%	Sector 1: Entre el cruce de Utica y el intercambiador a Guaduas
2	22,05	94,1%	Sector 2: Construcción de doble calzada La VegaCruce Útica
3	15,30	94,9%	Sector 3: Construcción de doble calzada entre El Chuscal-La Vega
3.1	3,50	0%	Sector 3.1 : paso urbano de la Vega
4	5,55	5,60%	Sector 4: Construcción de doble calzada El Vino-El Chuscal. Tramo 4A : Del Km 32+350 al Km 37+900
	1,15	67,0%	Tramo 4B: Km 31+200 al Km32+350
5	9,00	100%	Sector 5: Doble calzada entre El Rosal - El Vino
6	7,20	100%	Doble calzada entre Puente Piedra - El Rosal
7	15,00 und	100%	Sector 7: Doble calzada entre Bogotá - Puente Piedra
7.1	0,70	100%	Sector 7.1 : Estabilización 11+500 +12+200N CN
7.2	1,00 und	0%	Sector 7.2 : Construcción de Puente Cortijo Costado Norte

Fuente: Ficha Técnica del Proyecto, Avance a Marzo 31 de 2015.

Ilustración 1. Mapa del Proyecto



Fuente: Informe Interventoría, 1 al 31 de Marzo de 2015. Consorcio ERU Concesiones

El alcance físico del contrato comprende 81,626 Km. de concesión, de los cuales 70,72 km están construidos en doble calzada en operación. También se han rehabilitado 81,35 km.



### 6.3 Temas abordados de manera específica:

#### 6.3.1 Avance de obra en los trayectos en construcción:

Avance de obra en los trayectos 7.2, Puente sobre el río Bogotá; 4A, doble calzada El Vino - El Chuscal; 3,1, paso urbano municipio de La Vega. Estos trayectos son los que presentan más bajo avance de obra y la posible afectación de las metas propuestas para el año 2015.

En el trayecto 7,2 se tiene el puente que descongestionará las salida de Bogotá por el puente de la calle 80; sector crítico en movilidad para la salida de la ciudad que conecta con la Concesión. Este tramo estima la realización de diseños a fase 3 los cuales se vienen adelantando de manera adecuada para generar el presupuesto necesario para la obra, la construcción de este puente está enmarcada en la generación de otro si para la cuantificación de la obra y los recursos derivados a la misma.

Determinante la adquisición predial para el inicio de obras ya que es en inmediaciones del río Bogotá donde se están presentando problemas de adquisición de uno de los predios, asimismo el manejo que se le debe dar a la intervención es susceptible por tener que coordinarse con autoridades distritales en cuanto a PMT. La obra debe iniciarse en el segundo semestre para que pueda cumplir con las metas propuestas para tal fin.

Foto 1. Vista Planta del punto a intervenir	Foto 2. Congestión inicio de la Concesión
	
Zona de influencia de la obra a realizar, descongestionamiento de la salida de Bogotá.	Tráfico para tramo 7.2; construcción nuevo puente El Cortijo



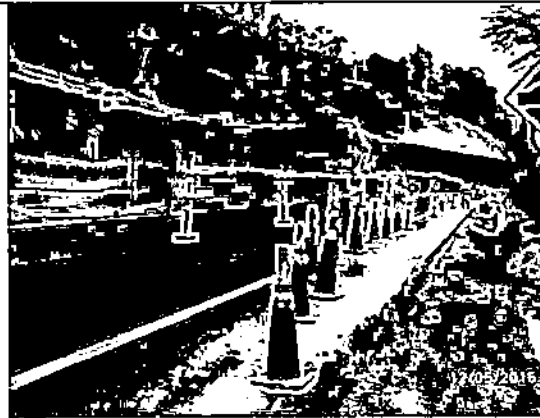

En el trayecto 4A, presenta inconvenientes de tipo predial, los cuales interrumpen las obras que se están ejecutando en 2 tramos, uno de 400m y otro de 370m. El trayecto no puede ser intervenido de manera continua e impide la adecuada circulación en el sector.

En este tramo las metas están dadas por 5,5km de los cuales apenas se lleva 0.3km intervenidos; se resalta que los primeros meses del año no se pudo intervenir por temas



prediales, sin embargo ya están puestos varios frentes de obra que adelantan trabajos para el cumplimiento de la meta.

En el tramo 3.1, quizás es el más complejo por cuenta del paso urbano del municipio de La Vega, donde se suspendió el trámite de licenciamiento y se hará documento PAGA; sin embargo se adelantan gestiones prediales para cuando se otorgue autorización por parte de los entes ambientales (CAR y ANLA) se pueda proceder de manera expedita. En este tramo se subdividió en 2, lo cual permite adelantar dos frentes separados, uno por temas prediales y el otro por temas ambientales.

<p>Foto 3. Tramo 4</p> 	<p>Foto 4. Avances Tramo 4</p> 
<p>Obras de construcción de segunda calzada.</p>	<p>Colocación de asfalto y adecuación de separador.</p>
<p>Foto 5. Avance tramo 3</p> 	<p>Foto 6. Predios por adquirir tramo 3</p> 
<p>Construcción muro de contención.</p>	<p>Paso Urbano llegando al municipio de La Vega.</p>

### 6.3.2 Licenciamiento Ambiental de tramos con bajo avance:

El proyecto tiene puntos específicos de ejecución que requieren ajustes, modificaciones u obtenciones de licenciamiento ambiental. Para estos tramos existe un alto riesgo de que los

tramites ambientales impidan adelantar las labores asociadas a la ejecución física prevista para el año 2015, más del 75% de las metas establecidas están asociadas a tramos donde se tienen requerimientos de tipo ambiental que están en curso.

En el sector del paso urbano de La Vega, el desistimiento para seguir el trámite de obtención de licencia ambiental por cuenta de que no se requiere, sino tramitar una modificación dando alcance con un documento PAGA, evidencia una falencia del Concesionario, la Interventoría y la Supervisión acorde al asesoramiento para el trámite que se venía adelantando, ya que los tiempos allí dispuestos y las acciones empleadas pudieron haberse empleado en revisar lo que el ente ambiental requería para los trabajos a realizar.

### 6.3.3 Gestión Predial en tramos de bajo avance:

Los predios requeridos en este proyecto son del orden de 672, de los cuales 575 ya están adquiridos y 107 están en adquisición; se resaltan los predios que están en expropiación los cuales suman 39, los demás vienen dándose las gestiones de negociación y adquisición de manera normal.

Los sitios críticos están en el tramo 3, donde se encuentran 14 predios pendientes por expropiar, inciden sustancialmente en las metas planteadas para el presente año siendo que en el tramo 3 se prevén 5.58km por ejecutar y la no adquisición o demora de estos impedirá darle continuidad a las obras que se vienen realizando para el tramo.

Se recomienda gestionar de manera más apremiante estos predios o que por lo menos se disponga de los mismos para adelantar los trabajos mientras se sigue el trámite de expropiación y tanto jurídica como económicamente se adelantan las gestiones por parte de concesión, ANI y verificación de carpetas por parte de la interventoría.

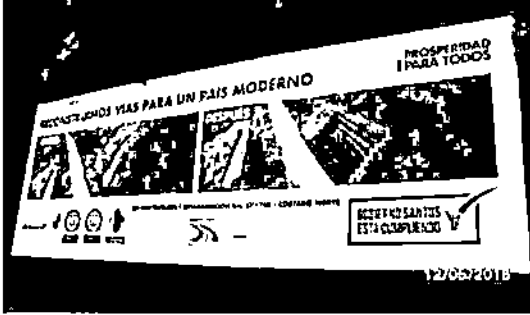
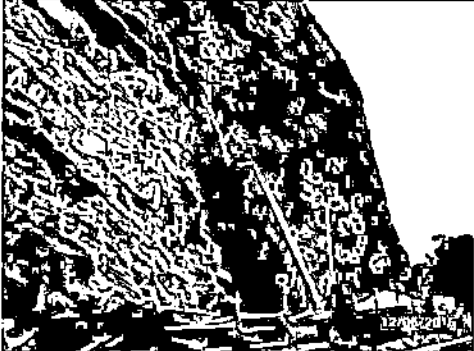
### 6.3.4 Injerencia de terceros en la culminación y adecuada operación del corredor

Se evidencia la gran cantidad de actores que serán determinantes en la ejecución y avance del proyecto, en primer lugar, este corredor vial ha sido afectado por cuenta de la ola invernal que azotó al país en el año 2010, de esta manera se tienen establecidos puntos de atención a estabilización de taludes y recuperación de calzada, el gobierno nacional a través del Fondo de Adaptación dispuso la contratación de las obras necesarias para estas intervenciones de suma urgencia con lo cual el mismo concesionario está llevando a cabo las obras pero con el Fondo de Adaptación y una interventoría aparte.

La operación del corredor en estos puntos es determinante para una adecuada fluidez del tráfico, en los tramos 1 y 2 donde se presentan las obras y su ejecución enmarca intervenciones de gran incidencia en la estabilidad de dichos puntos.

Se recomienda a la interventoría y a la supervisión no ser ajenos a los trabajos que allí se realizan conforme a dar una adecuada operación al corredor vial ya que en estos puntos es de suma relevancia un adecuado PMT y la señalización misma que se requiere en la atención de



estos puntos. De la misma manera tener conocimiento de los cronogramas para dichas obras ya que la finalización de estas permitirá un adecuado nivel de servicio de la concesión.

Foto 7. Obras a cargo del Fondo de Adaptación	Foto 8. Estabilización de taludes
	
<p>Valla referente a las obras que adelanta el Fondo de Adaptación</p>	<p>Estabilización de taludes por contratistas de la concesión que no controla la ANI ni la interventoría.</p>

Cuando se adicionó al proyecto en el tramo La Vega – Villeta, en donde se habían ejecutado trabajos por parte del INVIAS, quedo pendiente la adquisición predial en cercanías del peaje Caiquero, lugar en el cual se requiere trasladar el peaje y ampliarlo. Dicha situación ha derivado en un inconveniente interinstitucional, ya que el predio fue negociado y pre-comprado por el INVIAS sin llevar a fin su gestión, en este momento la ANI no puede tener actuaciones sobre el mismo para terminar de comprarlo ya que todo el trámite debe terminarse por el INVIAS, más aún cuando ya hubo recursos de por medio que en su momento se acordaron y transfirieron al propietario.

Esta situación impide la construcción del peaje con todas las especificaciones requeridas para el cumplimiento contractual, de igual manera impide la construcción del área de servicio numero dos prevista contractualmente que será ubicada en cercanías del peaje.

Se sugiere a la supervisión generar mesas de trabajo con el INVIAS para aclarar las actuaciones a realizar y poder adquirir plenamente este predio a fin de iniciar las labores allí planteadas.

Foto 9. Predio por adquirir – Peaje Caiquero	Foto 10. Predio peaje Caiquero
	
Extensión de predio por adquirir.	Se visualiza como viene la calzada para el nuevo peaje en el predio por adquirir.

Es también de resaltar que en el trayecto 7.2 nuevo puente del cortijo, en la salida de Bogotá por la calle 80 se requiere una coordinación no solo del Concesionario y la ANI, sino que adicional a esto involucra entidades distritales por cuenta de manejo de movilidad en este punto crítico, afectaciones de redes de servicio público y lo que ello conlleva presupuestalmente, entes ambientales para el licenciamiento y aceptación de las actuaciones a realizar, dueños de los predios donde se hará la incorporación de los carriles a la vía concesionada.

En este sentido se corrobora las actuaciones determinantes que tendrá el supervisor a fin de coordinar todos estos actores en conjunto con la interventoría para sacar adelante las obras estimadas en 16 meses, es importante resaltar que el éxito de esta ejecución requiere de un cronograma muy estricto de cumplimiento para no dar lugar a extensiones de plazo y/o presupuesto para tal fin.

### 6.3.5 Seguridad Vial en el corredor concesionado

Dentro de las auditorías de seguridad se señala de manera insistente los riesgos en el tramo 7 y en el tramo 3, donde se evidencian situaciones que requieren de atención urgente por parte del concesionario respecto a medidas que mitiguen la accidentalidad que se presenta en dichas zonas.

Debido a la gran cantidad de actividad que se tiene en los parques industriales, el movimiento entre el Puente El Cortijo y el peaje Siberia requiere revisiones importantes en el sentido de ausencia de pasos peatonales a lo largo del tramo, si bien se tienen puentes peatonales en zonas específicas es claro el paso intermitente de los trabajadores atravesando la autopista lo cual se traduce en accidentalidad permanente.

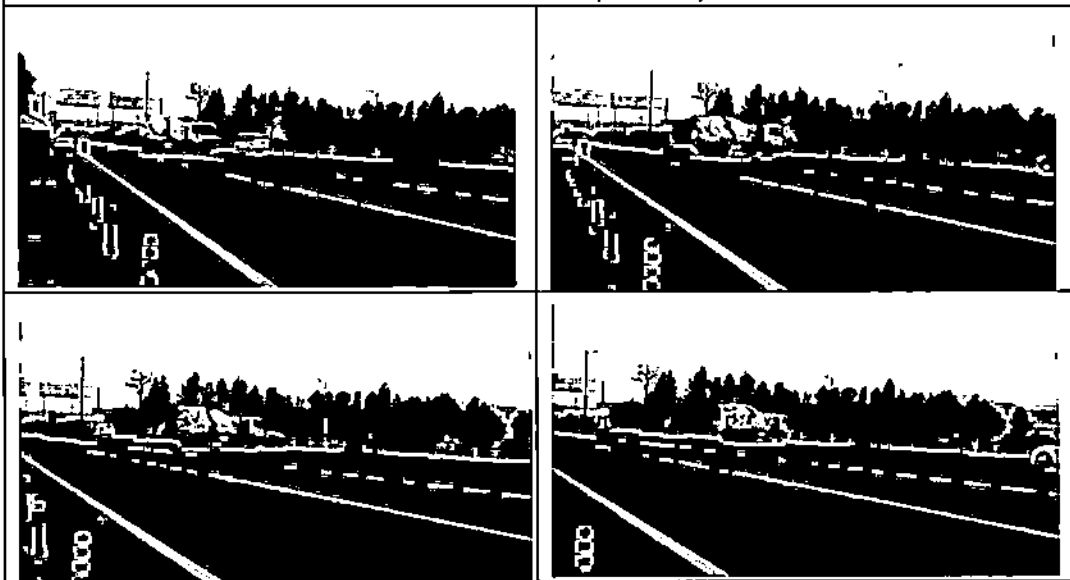
La ausencia de paraderos a lo largo de la vía genera un riesgo latente de accidentalidad en los automotores de las calzadas externas debido a la imprudencia de las rutas de transporte público que no paran en las zonas señaladas; a esto hay que agregarle la gran cantidad de bici usuarios de la vía que transitan por la berma, siendo que el uso de esta no es para tránsito pero al no tener por donde movilizarse la usan, inclusive la calzada también es usada por los ciclistas.

Se sugiere entablar mesas de trabajo con los administradores de los parques industriales más importantes de la zona para llevar a cabo concientización de movilidad vial, uso adecuado de paraderos, puentes peatonales, bermas; generando conciencia de la importancia de la seguridad vial en la cotidianidad de las actividades.

Prevalece el cruce en giro en U inadecuado antes del peaje de Siberia, de oriente a occidente que fue denotado en la auditoría pasada, no se hizo evidencia de acciones para contrarrestar esta situación más allá de actuaciones de la interventoría y la concesión respecto al cierre del paso que genero gran caos en los parques industriales cercanos lo cual hizo que se reabriera el paso y también algunas mesas de trabajo en las cuales se les hizo ver a los administradores de estos parques el peligro al cual se estaba aludiendo.

Se sugiere reiniciar mesas de trabajo con el fin de mitigar la posible accidentalidad en el giro incorrecto que se viene haciendo.

Foto secuencia 11. Giro en U incorrecto – vehículo pesados y livianos.





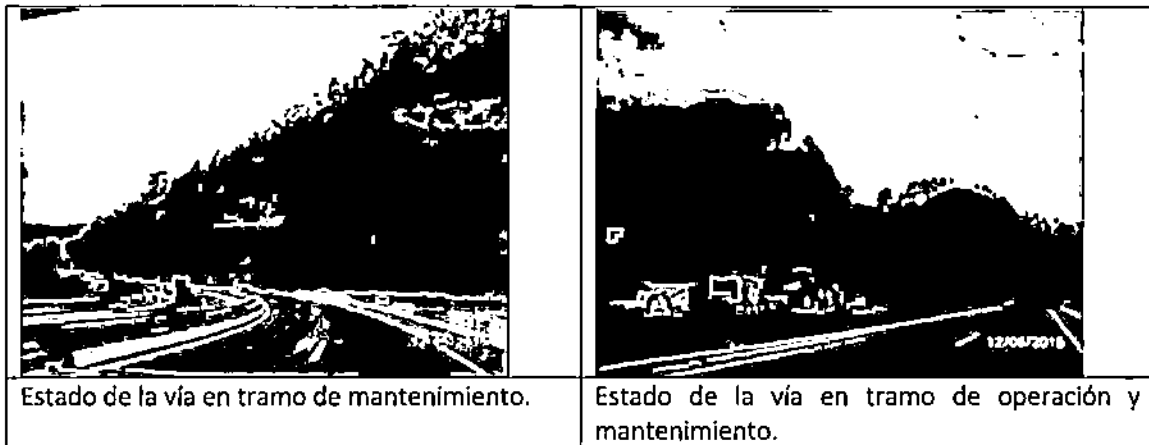
### 6.3.6 Índice de Estado

Una vez realizado el recorrido por todo el corredor vial se denota un buen estado en general del corredor; sin embargo, ya se percibe el desgaste en sitios puntuales lo cual ha evidenciado que el concesionario tenga que hacer mantenimientos correctivos en sitios donde el pavimento aparece con diferentes tipos de fatigas y fallas.

Los resultados presentados en el informe de índice del mes de abril, evidencian un muy buen nivel tanto en la calzada sur como en la calzada norte; los puntos específicos donde se produjo valores menores a 4 (límite inferior) han sido atendidos por el concesionario generando un corredor vial transitable con buen estado para los usuarios que usan la vía.

Se precisa que los puntos de atención del Fondo de Adaptación no son evaluados y las fallas geológicas que se tienen detectadas tampoco son objeto de medición.

<p>Foto 12. Estado del Corredor</p>	<p>Foto 13. Estado del Corredor</p>
<p>Estado actual de la vía en tramos en operación. Foto 14. Estado del Corredor</p>	<p>Estado actual de la vía en tramos en operación. Foto 15. Estado del Corredor</p>



A continuación se presentan las mediciones realizadas por la interventoría en el mes de abril de 2015.

- Definición de tramos

Tramos	Sectores	
	Sector	Abcísado
Tramo 1 (km 0+000 - km 37+900)	1	km 00+000 - km 22+000
	2	km 22+000 - km 37+900
Tramo 2 (km 37+900 - km 81+626)	3	km 37+900 - km 56+700
	4	km 56+700 - km 81+626

Nota: Los denominados Tramos 1 y 2 de la Tabla anterior, obedecen a los acordados para medición, y no tienen relación con los Tramos contractuales del Proyecto.

Fuente: Informe índice de estado, abril de 2015. Consorcio ERU Concesiones

- Índice de estado calzada norte

Tramo	Sector	Desde	Hasta	Pav. (m/m)		Abertura (m/m)		Fisura		Oscila		Índice de Estado		
				Pav.		Ab.		Fisura		Oscila				
				Calificación	Índice de Estado	Calificación	Índice de Estado	Calificación	Índice de Estado	Calificación	Índice de Estado			
1	1	00+000	22+000	4,63	2,62	4,87	0,97	4,62	0,92	4,01	0,50	4,80	0,24	4,56
	2	22+000	37+900	4,35	2,53	4,87	0,97	4,59	0,92	4,16	0,83	5,00	0,25	4,50
2	3	37+900	56+700	4,52	2,58	4,85	0,97	4,50	0,92	4,33	0,82	5,00	0,25	4,54
	4	56+700	81+626	4,44	2,55	4,85	0,97	4,59	0,92	4,39	0,83	5,00	0,25	4,53
<b>ÍNDICE DE ESTADO CALZADA NORTE</b>												<b>4,53</b>		

Fuente: Informe índice de estado, abril de 2015. Consorcio ERU Concesiones

- Índice de Estado calzada sur

Tramo	Sector	Inicio	Fin	2013		2014		2015		2016		2017		Índice de Estado
				Indicador		Indicador		Indicador		Indicador				
				Calificación	Índice de Estado	Calificación	Índice de Estado	Calificación	Índice de Estado	Calificación	Índice de Estado			
1	1	100+000	122+000	4,20	1,47	4,83	0,97	4,61	0,92	4,07	0,81	4,89	0,25	4,42
	2	122+000	137+900	4,33	1,52	4,83	0,97	4,59	0,92	4,21	0,84	3,00	0,25	4,50
2	3	137+900	156+700	4,27	1,50	4,83	0,97	4,58	0,92	4,27	0,85	3,00	0,25	4,48
	4	156+700	181+628	4,35	1,52	4,82	0,96	4,51	0,91	4,19	0,84	4,58	0,25	4,43
<b>ÍNDICE DE ESTADO CALZADA SUR</b>														4,67

Fuente: Informe Índice de estado, abril de 2015. Consorcio ERU Concesiones

#### 6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
  - Servir a la comunidad.
  - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
  - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

#### 6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, 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.



### 6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor

Ver conclusiones y recomendaciones. (Cap. 8 del presente informe)

### 6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.9, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en marzo de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental

*Tabla 9 – Relación de Observaciones PMP y su avance*

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	OBSERVACIONES	PORCENTAJE DE AVANCE %
1558	Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría, el buen desempeño y conocimiento transmitido por la Ing. Ramirez en cada uno de los temas del proyecto, aunque lleva en el cargo aproximadamente dos meses. Sin embargo, se resalta el apoyo que en las diferentes áreas de la Entidad se le deben brindar, en especial en los temas de la nueva Interventoría que se requiere a más tardar a mediados del mes de Junio del presente año, así como del apoyo y gestión por parte de Defensa Judicial en los temas de expropiaciones de predios en el corredor concesionado pendientes, y que son de vital importancia para la iniciación y terminación de los tramos que comprenden metas físicas de nuevas calzadas proyectadas por la Agencia para los años 2013 y 2014.	Esta observación fue generada en el año 2013 y acorde al desarrollo del proyecto se ha venido subsanando de manera periódica. La interdisciplinaria para la solución de los temas concernientes al proyecto se ha venido dando.	100%
1559	Se hace especial recomendación a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de las estrategias que se requieren para dar solución a los temas ambientales pendientes por definir por parte de la ANLA (Licencia de Botaderos, licencia Tramo 4 y licencia paso urbano de La Vega). Será labor importante el acompañamiento que los especialistas del área ambiental que trabajan en la ANI para la obtención de las resoluciones correspondientes y de ésta manera, no generar mayores atrasos en los plazos establecidos para la construcción de las obras contractuales.	Se vienen adelantando las labores frente a los temas; esto se evidencia en los informes mensuales de interventoría y de supervisión. Aun en revisión paso urbano de La Vega donde no se saca licencia sino se genera una modificación.	70%

1560	<p>Mantener espacios e información actualizada entre el concesionario y la Interventoría con participación de las áreas asociadas al interior de la ANI, con el objeto de propiciar y alcanzar la solución de los inconvenientes generados dentro del desarrollo del proyecto carretero auditado. Es de significativa importancia la presencia y labor de la supervisora en la zona del proyecto, aprovechando la cercanía del mismo con Bogotá, para realizar las tareas directamente de seguimiento y cumplimiento de tareas por parte de la Interventoría. Este valor agregado, posibilita la agilidad en solución de temas que todo proyecto de gran envergadura conlleva, como lo es la concesión Sabana de Occidente. Cabe recordar que éste proyecto, ligado con los 3 sectores de la Ruta del Sol, hacen parte de un corredor muy importante para el país en su comunicación hacia la Costa Atlántica y parte Norte del país</p>	<p>Se evidencia adecuado seguimiento en el proyecto por parte del supervisor, como se precisa al ser un proyecto cercano a Bogotá, el seguimiento en campo es constante.</p> <p>En marzo de 2015 se da el cambio de supervisor con lo cual, apenas se vienen implementado todas las recomendaciones.</p>	80%
1561	<p>El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente carretero para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – diligenciando el formulario FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir del recibo por parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jsaenz@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.</p>	<p>No se tiene ningún documento que precise matriz de atención al seguimiento de las observaciones planteadas en auditorias pasadas.</p>	0%
1562	<p>Realizar seguimiento a los mecanismos que implemente la Interventoría para el mejoramiento del servicio hacia la entidad, teniendo como base los puntos débiles detectados en la calificación generada y aquí presentada.</p>	<p>Se evidencia un buen apoyo a la interventoría, conforme a lo descrito en la recomendación.</p>	100%
1563	<p>Velar por los mecanismos y procedimientos que al interior de la ANI se requieran para dar solución a temas contractuales que llevan sin decisión por parte de la Entidad desde hace varios meses y que se dejaron presentes en éste escrito.</p>	<p>Se adelantan las acciones referidas a los planteamientos dados en el último informe.</p>	70%

1564	<p>Se recomienda a la supervisión, mantener espacios de reuniones periódicas con todo el personal de Interventoría, en beneficio del seguimiento permanente que la ANI debe realizar a sus proyectos.</p>	<p>Se generan espacios suficientes para la atención a las inquietudes planteadas en el proyecto; estas se evidencian en actas de comité, reuniones de regularización, comités técnicos, entre otros.</p>	100%
1565	<p>Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría, y para ello, en este informe de Auditoría se realizó la aplicación de la Matriz MED realizada por la ésta oficina. Con base en el modelo de Evaluación de Interventorías numérica realizada por el auditor de la Oficina de Control Interno, se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de Abril de 2013 de 66.43, que se encuentra dentro del rango definido como Alto (puntajes entre 61 a 80). Es de importancia resaltar sobre esta evaluación, las principales recomendaciones y aspectos de mejora inmediatas que se desprenden de ésta evaluación como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o La participación de los especialistas de Interventoría debe ser permanente y organizada para cada uno de los temas que se están generando en el proyecto.</li> <li>o Para el punto anterior, se da especial recomendación sobre el apoyo del personal idóneo de la Interventoría sobre la especialidad del área de predios. Además, se propone que con los profesionales de la ANI de ésta misma especialidad, exista total y permanente comunicación, para generar conceptos unificados y oportunos después del análisis de cada caso. La Interventoría debe ser el representante de la Agencia en todos los escenarios ante el concesionario.</li> <li>o Se deberá incluir dentro de cada informe mensual, una evaluación actualizada de los riesgos que se tengan en su momento, tanto del contrato de concesión como de Interventoría, con el ánimo de detectar acciones de mejora "a tiempo" dentro del desarrollo propio del objeto de concesión.</li> <li>o Se deben generar espacios de capacitación de todos los temas pertinentes del proyecto hacia el personal de la Interventoría, ya que el conocimiento integral de los temas</li> </ul>	<p>Conforme a la atención de los especialistas, referido a los análisis puntuales de situaciones, se lleva a cabalidad dichas tareas; incluso en tiempos adicionales a los contractuales.</p> <p>Se evidencia que todos los jueves se realizan charlas de capacitación en diferentes temas dirigidas a toda la interventoría. Esto confiere no solo temas técnicos, sino jurídicos, legales, ambientales, etc.</p> <p>El logotipo de la entidad se viene implementando en todos los activos representativos como carros, gruas, peajes, etc.</p>	80%

	<p>propios de una concesión, permitirán robustecer las labores de vigilancia y control que el EQUIPO DE INTERVENTORIA debe brindar.</p> <p>o Solicitar y exigir la utilización el logotipo institucional de la ANI para que sea usado y mostrado en los vehículos de la Interventoría, en vallas informativas, en los postes de emergencia, en peajes etc. y en general en todo sitio donde sea visible para el ciudadano y/o usuario de la vía concesionada, así como en las vallas, zonas de peajes, básculas, oficinas de control y operación y en general en todo sector que pueda ser colocado el logotipo institucional de la empresa estatal encargada del desarrollo de los proyectos de concesión en el país.</p> <p>o La Interventoría tiene que estar revisando y solicitando la actualización de la información Pagina web, se requerida en la página WEB del concesionario. Adicionalmente, aspectos propios de la operatividad y contenido de la página que sean susceptibles de mejora o complementación, como por ejemplo la inclusión de las resoluciones de restricción de tráfico pesado que va generando la entidad rectora en las fechas de festivos que van generándose en el transcurso del año.</p>		
1566	<p>La Interventoría debe cumplir lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto a examen que los ciclos de los recursos del concesionario garanticen que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).</p>	<p>Se implementa certificación que expide la fiduciaria y está conforme con lo requerido, Superfinanciera.</p>	100%
1567	<p>Dentro del componente ambiental, se resalta el importante componente de seguimiento que debe realizar la Interventoría a los sitios de botaderos, explotación de materiales, sitios de plantas de asfalto y concretos, debido a que su alto impacto dentro de las licencias, exige un seguimiento permanente del cumplimiento de las tareas ambientales propias de esos sitios.</p>	<p>Se documentan los sitios autorizados para depósitos de materiales, bajo licencias que avalan su uso, de igual manera las canteras de explotación de materiales y el manejo de plantas de asfalto y concretos.</p>	100%
1568	<p>La Interventoría deberá seguir insistiendo ante el concesionario, de la modernización de los elementos existentes y la colocación de nuevos postes de SOS a lo largo del corredor vial concesionado que ya están en labores de Mantenimiento y Operación. Igualmente el logotipo institucional es importante colocarlo en éstos elementos. Estos elementos son muy importantes para los usuarios que utilizan la vía.</p>	<p>Se evidencia que no se ha implementado en todos los SOS, en Auditoría practicada en mayo de 2015 se evidencia ausencia del logo poste SOS 18. Se solicita verificar todos. Sin</p>	50%

		embargo en poste SOS 24 si está acorde, por este motivo se sugiere revisión total.	
1569	Se deberá propender por el mejoramiento de la señalización horizontal en las zonas de peajes que requieren pasos peatonales para el personal operativo de la concesión y la Interventoría.	Una vez revisado el peaje Siberia se encuentra acorde tanto en señalización como en ubicación de senderos de tránsito; sin embargo para el peaje Caiquero se evidencian falencias que serán subsanadas una vez sea trasladado, conforme a lo previsto.	50%
1570	Se da recomendación a la actual Interventoría, y dada la cercanía de la terminación de su plazo contractual, que se vaya organizando, digitalizando y en general alistando la entrega completa y organizada de toda la documentación relacionada con el desarrollo de sus funciones desde el año 2004. Esta información por entregar, será muy importante para la continuación de las labores propias de la nueva interventoría del proyecto que debe escoger la ANI al corto plazo.	Dicha interventoría culminó su contrato y entregó información general. La nueva interventoría evidencia una recopilación de información acorde a tener información suficiente de lo acontecido en años anteriores.	100%
2076	Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría, el buen desempeño y conocimiento transmitido por la Ing. Ramírez en cada uno de los temas del proyecto. Será labor permanente de la supervisión, la de seguir apoyando, coordinando y generando enlaces entre la ANI, el concesionario y la Interventoría.	El supervisor tiene adecuado conocimiento del proyecto y las acciones a desarrollar en el mismo.	100%
2077	El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente carretero para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el formato evci-f-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO", para el 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	No se encontró documento de seguimiento a PMP. El supervisor deberá llevar a cabo seguimiento conforme a las observaciones y o recomendaciones	0%

	de dicha matriz se debe presentar a la OCI cinco (5) días hábiles después de recibir el presente informe por parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual; el formato citado, debidamente firmado por el interventor y la supervisora, debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jsaenz@ani.gov.co, para su incorporación de las metas de mejoramiento programadas y a las cuales se les realizará seguimiento, tanto por la supervisora del proyecto como por parte de la OCI.	realizadas.	
2078	Los temas de seguridad vial deben ser tratados hacia el proyecto de manera permanente por parte de la supervisora y con el apoyo en asuntos especializados que sobre el tema conoce la Interventoría. Es por ello, que los aspectos detectados en la vía sobre éste tema, a través de los diferentes recorridos que se realicen, deben propender a ser solucionados por el concesionario de manera rápida, con la decidida y activa participación de la ANI y de la interventoría. Cobran importancia entonces, los resultados y las acciones derivados de las Auditorías de Seguridad Vial, con todos los alcances y tiempos programados al interior del contrato de Interventoría, y con el seguimiento por parte de la supervisora a éstas tareas.	Se evidencia mediante el plan de auditorías de seguridad vial y la primera auditoría de seguridad vial realizada en septiembre de 2014, los problemas más relevantes en cuanto a seguridad tiene la vía; es de seguimiento de la interventoría y supervisión implementar actividades de mejoramiento ante las observaciones allí denotadas y que se vislumbren en la siguiente auditoría de seguridad vial.	50%
2079	Recibir de la Interventoría la propuesta de almacenamiento y entrega en medio magnético en la ANI de toda la información que se registra y se graba originada desde las diferentes cámaras de video instaladas por la interventoría en las zonas de peaje de la concesión, debido a que alternativas de discos magnéticos tipo CD o DVD generarían grandes volúmenes de éstos elementos que no serán de fácil almacenamiento en los archivos de la Agencia Nacional de Infraestructura.	Se evidencian los discos en los cuales se almacena y se entrega a la ANI la información.	100%
2080	De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos: • Página WEB del concesionario: se deberán realizar	De acuerdo a los temas suscitados: -Se genera un seguimiento mensual al contenido de la pagina web del concesionario, con forme a adecuada	80%* *Varios de los requerimientos están al 100%

<p>revisiones periódicas del contenido actualizado que debe contener la página de la concesión Sabana de Occidente, para lograr cumplir con la misión de informar al usuario de la vía sobre aspectos de su interés y posibilidad de formular observaciones, sugerencias o quejas sobre aspectos relacionados con la vía concesionada.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contar con indicadores de gestión representativos de las labores de control y vigilancia que realiza la interventoría en cada uno de los componentes, para resumir de manera gerencial aspectos particulares de su gestión, y con posibilidad de comparación con períodos anteriores. Esta herramienta de trazabilidad le dará a la ANI información valiosa para detectar aspectos de mejora o para tener en cuenta temas que deban ser direccionados o resueltos de manera oportuna, en beneficio del desarrollo del proyecto de concesión.</li> <li>• Generar mensualmente una matriz de riesgos para el contrato de interventoría y de concesión, y que servirá a la ANI como una herramienta gerencial para la toma de decisiones o acciones en pro del logro estratégico del proyecto carretero aquí auditado. Esta información debe quedar plasmada en los diferentes informes mensuales de interventoría.</li> <li>• Tener un procedimiento pre-establecido, para la revisión de la infraestructura de los puntos de pesaje de la concesión, así como los aspectos de señalización horizontal y vertical, utilizando para ello los lineamientos sugeridos por el auditor a través de los trabajos de auditoría de campo realizados.</li> <li>• La Interventoría debe cumplir lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto a examen que los ciclos de los recursos del concesionario garanticen que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo). Para ello deberá llevar una rutina mensual de revisión, con las buenas prácticas establecidas ya para éste tema, en otras interventorías de concesiones de la ANI.</li> <li>• Realizar al interior de la interventoría del proyecto, capacitaciones por parte de los especialistas aprobados por la ANI en su momento para este contrato, tratando temas específicos que tengan importancia para el desarrollo de los trabajos permanentes de vigilancia y control.</li> <li>• Se recomienda terminar de implementar en la página WEB de la interventoría, el seguimiento remoto de la señal que las cámaras deben realizar, y que actualmente ya tienen en</li> </ul>	<p>certificación de información referente al proyecto.</p> <p>-En el informe se resaltan indicadores en cada componente que evidencian de manera más graficas las labores realizadas.</p> <p>-Se lleva a cabo una matriz de riesgos de seguimiento a cada riesgo, evidenciada en la visita de auditoría realizada en mayo de 2015.</p> <p>-Se genera formato donde se establece los aspectos a verificar de las estaciones de pesaje junto con los respectivos certificados de calibración.</p> <p>-Se genera a través de la fiduciaria un certificado para el control que debe hacerse respecto al SARLAFT.</p> <p>-Los especialistas no generan capacitaciones particulares, se retroalimenta a través de los conceptos generados y las atenciones en campo al personal de obra, respecto a cada tema.</p> <p>-Se evidencia la implementación de las cámaras web con link para verificación en tiempo real.</p>	
--	---	--

	<p>funcionamiento la interventoría en los diferentes puntos del corredor concesionado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Llevar un control detallado y periódico, sobre el tema del control de mano de obra utilizada por el concesionario, cumpliendo con los lineamientos contractuales definidos.</li> <li>• Fortalecer el control y seguimiento sobre los registros de atención al ciudadano generados desde las PQR.</li> <li>• Llevar un control gráfico detallado del tema de adquisiciones prediales que realiza la concesión, con convención de colores de acuerdo al estado de adquisición de los mismos, y que pueda ser impreso y colocado en las oficinas para información y control de todos los integrantes de la interventoría.</li> </ul>	<p>-En los informes mensuales se presenta el adecuado control a la implementación de la mano de obra local en los porcentajes requeridos contractualmente.</p> <p>-Se lleva a cabo sabana predial y control de semáforo para temas prediales.</p>	
2081	<p>-Con respecto al tema del retorno que están realizando vehículos que se dirigen de Bogotá hacia el centro industrial de Siemens, y los parques industriales de Celta, Bruselas y Milán, localizados entre el Puente de Siberia y el peaje de la concesión de Siberia, es importante que la Interventoría tenga lineamientos y posiciones unificadas con la ANI, debido a las diferentes solicitudes que los privados propietarios de estos sitios industriales han manifestado verbalmente en diferentes mesas de trabajo y reuniones convocadas para tal fin. Es importante tener en cuenta que los intereses particulares no pueden generar obligaciones del concesionario y de la Agencia Nacional de Infraestructura. Sin embargo, la situación vehicular altamente peligrosa que se está generando debido al giro U que innumerables carros al día están realizando, debe ser solucionada de forma inmediata, con apoyo de la policía de carreteras y de los municipios de Tabio y Mosquera.</p> <p>- Del anterior punto, es pertinente complementar un aspecto de seguridad vial que se está presentando en los mencionados accesos privados a los parque industriales actualmente construidos y tiene que ver con las características que deben cumplir a nivel de pavimento, los carriles de ingreso a los parques industriales privados en cuestión, cumpliendo con la reglamentación que a nivel nacional se debe cumplir para esos efectos. Por lo tanto, la interventoría deberá realizar todas las acciones de enlace con la ANI y los mencionados propietarios, para que se cumplan con las reglamentaciones pertinentes y de ésta forma, una vez construidos los carriles de desaceleración e incorporación a la calzada vehicular construida por la</p>	<p>- No se ha podido generar solución aun al retorno antes del peaje de Siberia; se implementa señalización adicional. Pendiente revisar el tema nuevamente conforme a la seguridad vial requerida.</p> <p>-Se han generado mesas de trabajo con las administraciones de los parques industriales que influyen en el tráfico que generan los vehículos que hacen este giro; pero sin llegar a la solución del problema, se plantea tarifa diferencial para pasar el peaje, cierre del giro, generación de giro en U mediante señalización, entre otras sin que ninguna opción se haya podido adoptar plenamente.</p> <p>-Se evidencia en el trayecto 7 en mayor medida, diferentes tipos</p>	<p>80%* *Varios de los requerimientos están al 100%</p>



	<p>concesión, incluyendo todos los temas de señalización preventiva e informativa asociadas a estos sitios pendientes de construir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Interventoría deberá revisar permanentemente la implementación correcta y completa de los Planes de Manejo de Tráfico que el concesionario debe tener implementados en las zonas donde realice trabajos de construcción y/o mantenimiento, para evitar accidentes de los particulares que utilizan la vía concesionada, los cuales son indeseables desde todo punto de vista para el proyecto.</li> <li>- Aunque el concesionario viene manejando un lote privado adyacente al corredor concesionado, destinado al almacenamiento de material de fresado de las capas asfálticas que se están interviniendo dentro de las labores de mantenimiento rutinario, este material debe tener las medidas de mitigación ambiental necesarias para evitar contaminación por efectos del fuerte viento que constantemente se presenta en esa zona, pudiendo afectar a los habitantes cercanos al mencionado sitio. La Interventoría deberá velar para la implementación de las acciones tendientes a controlar esta posible afectación a terceros, como por ejemplo polisombras perimetrales, plásticos o materiales para tapar los acopios del material de fresado, entre otras.</li> <li>- La Interventoría deberá evaluar desde el punto de vista de seguridad vial, la necesidad que tendría el proyecto en las zonas de separadores centrales entre calzadas en operación, de la construcción de bordillos en concreto adosados o contiguos a las capas asfálticas ya instaladas, más aún en las zonas donde el proyecto tiene pendientes longitudinales superiores al 7%, y de ésta forma evitar desde todo punto de vista la factible invasión de vehículos hacia la calzada en sentido contrario al desplazamiento que venga realizando.</li> <li>- Incluir dentro de los informes mensuales de interventoría, aspectos y criterios gerenciales en el manejo, presentación e interpretación de la voluminosa información que maneja regularmente la interventoría de la concesión, para lograr al corto plazo, informes que sean muy útiles para la entidad, con manejo de indicadores, gráficas y conclusiones y recomendaciones muy robustas, actualizadas e importantes,</li> </ul>	<p>de trabajos en zonas aledañas pero que no invaden derecho de vía.</p>	
--	---	--	--

	en beneficio del desarrollo mismo del proyecto y de las acciones que se requieran para contribuir a las mencionadas soluciones, de común acuerdo con la Entidad.		
2082	Del anterior punto, es pertinente complementar un aspecto de seguridad vial que se está presentando en los mencionados accesos privados a los parque industriales actualmente construidos y tiene que ver con las características que deben cumplir a nivel de pavimento, los carriles de ingreso a los parques industriales privados en cuestión, cumpliendo con la reglamentación que a nivel nacional se debe cumplir para esos efectos. Por lo tanto, la interventoría deberá realizar todas las acciones de enlace con la ANI y los mencionados propietarios, para que se cumplan con las reglamentaciones pertinentes y de ésta forma, una vez construidos los carriles de desaceleración e incorporación a la calzada vehicular construida por la concesión, incluyendo todos los temas de señalización preventiva e informativa asociadas a estos sitios pendientes de construir.	Se viene implementando y dando aplicación a la resolución 063 de 2003, acerca de viabilidad para ocupaciones temporales de vía; en ese mismo aspecto socializando las condiciones que deben tener los parques industriales y las EDS en cuanto a carriles de aceleración y desaceleración para entrada y salida. Este trabajo es en conjunto con la ANI para la aprobación de cada permiso.	100%
2083	La Interventoría deberá revisar permanentemente la implementación correcta y completa de los Planes de Manejo de Tráfico que el concesionario debe tener implementados en las zonas donde realice trabajos de construcción y/o mantenimiento, para evitar accidentes de los particulares que utilizan la vía concesionada, los cuales son indeseables desde todo punto de vista para el proyecto.	Los PMT son remitidos y aprobados de acuerdo a cada frente de obra, donde se evidencia el adecuado manejo que se le viene dando en virtud de seguridad vial y señalización de obras.	100%
2084	Aunque el concesionario viene manejando un lote privado adyacente al corredor concesionado, destinado al almacenamiento de material de fresado de las capas asfálticas que se están interviniendo dentro de las labores de mantenimiento rutinario, este material debe tener las medidas de mitigación ambiental necesarias para evitar contaminación por efectos del fuerte viento que constantemente se presenta en esa zona, pudiendo afectar a los habitantes cercanos al mencionado sitio. La Interventoría deberá velar para la implementación de las acciones tendientes a controlar esta posible afectación a terceros, como por ejemplo polisombras perimetrales, plásticos o materiales para tapar los acopios del material de	No se encontró esta novedad en la auditoría realizada en el mes de mayo de 2015.	NA

	fresado, entre otras.		
2085	La Interventoría deberá evaluar desde el punto de vista de seguridad vial, la necesidad que tendría el proyecto en las zonas de separadores centrales entre calzadas en operación, de la construcción de bordillos en concreto adosados o contiguos a las capas asfálticas ya instaladas, más aún en las zonas donde el proyecto tiene pendientes longitudinales superiores al 7%, y de ésta forma evitar desde todo punto de vista la factible invasión de vehículos hacia la calzada en sentido contrario al desplazamiento que venga realizando.	Se evaluarán los sitios más susceptibles a este impacto, para determinar su intervención conforme a lo dispuesto en la normativa y seguridad vial aplicable en el corredor.	Pendiente
2086	Incluir dentro de los informes mensuales de interventoría, aspectos y criterios gerenciales en el manejo, presentación e interpretación de la voluminosa información que maneja regularmente la interventoría de la concesión, para lograr al corto plazo, informes que sean muy útiles para la entidad, con manejo de indicadores, gráficas y conclusiones y recomendaciones muy robustas, actualizadas e importantes, en beneficio del desarrollo mismo del proyecto y de las acciones que se requieran para contribuir a las mencionadas soluciones, de común acuerdo con la Entidad.	Se atiende la observación planteadas en dos medidas, la primera, incluyendo mayor cantidad de información gráfica que permite revisar los temas de manera más práctica; y en segunda medida, generando un informe ejecutivo menos voluminoso.	100%

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

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Concesiones Colombia, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de marzo de 2014 y mayo de 2015.

Se realizó la actualización de la calificación obtenida en la auditoría pasada, con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED, producto del desarrollo y mejoramiento que ha tenido el proyecto en el transcurso desde la auditoría pasada hasta la evaluación del presente año.

Los resultados que permite tener esta calificación comparativa, revela la evolución que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas en este informe referidas en cada uno de los componentes, la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto de *“Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado”* a las tareas propias de

vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio ERU Concesiones para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 77.13 sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en febrero de 2014:

Tabla 10. Resultados de calificación MED de febrero de 2014

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				75.83	
02	Gestión Técnica				71.90	
03	Gestión Financiera				67.81	
04	Gestión Jurídica				69.50	
05	Gestión de Afiliados y Recaudo				75.50	
06	Gestión Ambiental				67.17	
07	Gestión Social				81.41	
08	Gestión Predial				76.81	
<b>Promedio General =</b>		<b>70.69</b>				

La segunda medición se realizó en mayo de 2015, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

Tabla 11. Resultados de calificación MED de mayo de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Concesión Sabana de Occidente SAS
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio ERU Concesiones
No. Contrato Interventoría	458 de 2013
Fecha de Evaluación	13 y 14 de Mayo de 2015

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
<b>Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO</b>						
id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				77,17	
02	Gestión Técnica				75,80	
03	Gestión Financiera				75,50	
04	Gestión Jurídica					80,50
05	Gestión de Aforo y Recaudo				72,89	
06	Gestión Ambiental				78,00	
07	Gestión Social				79,59	
08	Gestión Predial				78,83	
<b>Promedio General =</b>		<b>77,29</b>				

Presenta un mejoramiento importante lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Dentro de los objetivos que resalta este informe de auditoría es el comparativo de componente a componente, dados los resultados obtenidos en cada una de las calificaciones. Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 10 y 11, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría.

Dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

100

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCÍ-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", para el 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 se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 12 y 13 de mayo de 2015, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión 447 de 1994.

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, 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, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
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, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
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, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del 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 una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) 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 de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de mayo de 2015, así:

#### **7.1.1 Desempeño del componente administrativo.**

*Calificación Obtenida: 77.17*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta un muy buena estructura organizacional que se tiene, el equipo

interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en el corredor vial cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar, debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor vial.

Se resalta la dedicación adicional en personal en varias áreas ya que contractualmente las dedicaciones no son acordes con los trabajos que se vienen realizando; caso importante el apoyo jurídico debido a las últimas actuaciones sobre alcances adicionales que se generaron a lo largo del primer semestre del 2015, de igual manera para el componente predial que tuvo incidencia en baja ejecución física del proyecto por no contar con los predios requeridos para avanzar de manera más ágil.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia una ágil capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, aun cuando son de gran complejidad, en este sentido se resalta también que la Concesión dispone de manera ágil la atención de las recomendaciones dadas por la interventoría.

El control de las obligaciones contractuales, se viene haciendo de manera ordenada; sin embargo, precisa casos donde las prórrogas para el cumplimiento de metas y/o cronogramas está dado por la demora en trámites tanto de licencias ambientales como de predios, esto produce picos de ejecución del proyecto donde por cuenta de estos acontecimientos no se reflejan avances significativos.

Las páginas web tanto de la interventoría como de la concesión, evidencian actualización permanente de la información, asimismo, el control sobre los contenidos allí depositados viene dándose controladamente y acorde a implementación de formatos de verificación por parte de la interventoría, generando así, que cualquier ciudadano acceda a conocer la información relativa al proyecto.

En cuanto al sistema de gestión de calidad, se puede evidenciar que deriva de una de las empresas que conforman el consorcio, donde se aplica lo concerniente a la certificación dada en normas de calidad, esto se hace notar en los procesos y procedimientos empleados; las actualizaciones que vienen adelantando conforme a mejoras continuas y es evidenciado en certificaciones de calidad que le aportan a la estructura organizacional.

El archivo fotográfico que mantiene la interventoría resalta el permanente seguimiento, desde las inspecciones diarias hasta las situaciones de revisión específica por motivos inherentes al proyecto, los recorridos permanente permiten establecer situaciones de riesgo o mejora que son transmitidas al concesionario mediante oficios de llamado de atención, situaciones que se presentan de manera cotidiana para la adecuada operación del corredor vial.

Si bien uno de los consorciados es de origen extranjero, la empresa que hace parte del consorcio ya está radicada en Colombia, por tal motivo la incidencia que tiene con personal de fuera del país es



nulo; se han definido algunas capacitaciones en temas de seguridad vial aportadas por la casa matriz y de esa manera poder implementar gestión del conocimiento foráneo sobre ese tema.

Como producto de la auditoría se detectaron posibilidades de mejora en los siguientes ítems:

- Se evidencia falencia en la información histórica de la concesión, dado que la información recibida por la interventoría, de la interventoría anterior, no es completa ni clara, lo cual ha reflejado desconocimiento en algunos sucesos históricos del proyecto los cuales son base de decisiones a tomar, teniendo que reconstruir situaciones presentadas y consecución de documentos.
- Las metas propuestas por la Concesión y la Interventoría, respecto al año 2015 (metas no contractuales) están atadas a terceros, debido a que más del 75% de estas requieren de liberación de predios, modificaciones o expediciones de licencias ambientales; temas de difícil certeza para su cumplimiento en tiempos exactos. De esta manera deben aterrizar las metas de manera más certera a lo que se puede cumplir sin depender de instancias ajenas, es por esto que en los primeros meses del año no se pudo llevar a cabo ejecución de acuerdo a lo previsto.

### 7.1.2 Desempeño del componente técnico

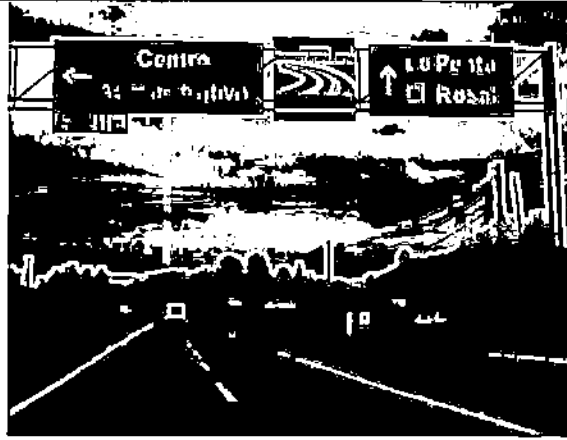
#### **Calificación obtenida: 75.80**

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción y mantenimiento, control en peajes, control en básculas, medición de estado del corredor e intervenciones constructivas que adelanta 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, como es el tema de predial, el componente jurídico y las gestiones ambientales, dada la incidencia de estos temas en los tramos que están aún por construirse.

Se resalta el seguimiento minucioso al estado del pavimento a lo largo del corredor y la definición particular de cada tipo de daño surgido, es así como, el concesionario atiende dichos requerimientos de mantenimiento; sin embargo, en algunos tramos cercanos a las zonas de construcción se encuentran diferencias en los trabajos que se vienen realizando. El corredor en general se encuentra en muy buen estado de carpeta asfáltica y señalización asociada a los tramos que hoy están en operación.

Foto 12. Señalización trayecto 7



Tramo en operación.

Foto 13. Señalización trayecto 1



Tramo en operación

Se vienen atendiendo de manera oportuna las sugerencias presentadas conforme a requerimientos para estabilización de zonas de inminente riesgo; sin embargo, a lo largo del corredor se evidencian sitios donde el manejo que se realizó a los cortes en talud evidencian ausencia de pradización como mecanismo de compensación ambiental y mitigación de derrumbes; es necesario emprender dichas actividades para mejorar la estabilidad de diferentes puntos a lo largo del corredor.

Foto 14. Tramo 5 – taludes sin recubrimiento vegetal



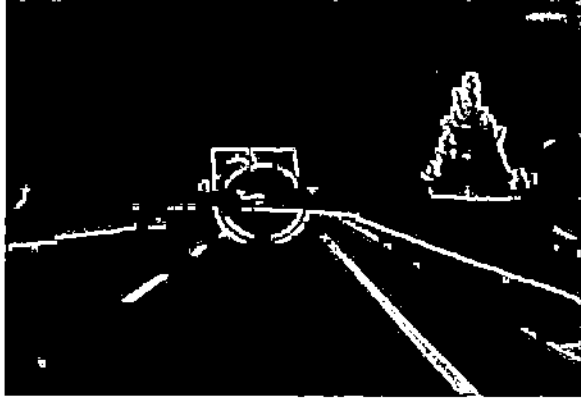

Se evidencia ausencia de pradización o parcheo del mismo.

Foto 4. Tramo 15 - taludes sin recubrimiento vegetal



Margen izquierdo ausencia de revegetalización para estabilidad de taludes





Se sugiere unificar la pintura de las barreras y barandas metálicas a lo largo del corredor vial, debido a que se encuentran desgastadas o con ausencia parcial o total de pintura reflectiva; si bien el proyecto mantiene una buena señalización es necesario complementar este aspecto a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial especialmente en el tránsito nocturno.

Foto 16. Pintura reflectiva dispereja	Foto 17. Pintura reflectiva dispereja
	
Intermitencia de pintura reflectiva en contención.	Intermitencia de pintura reflectiva en contención.




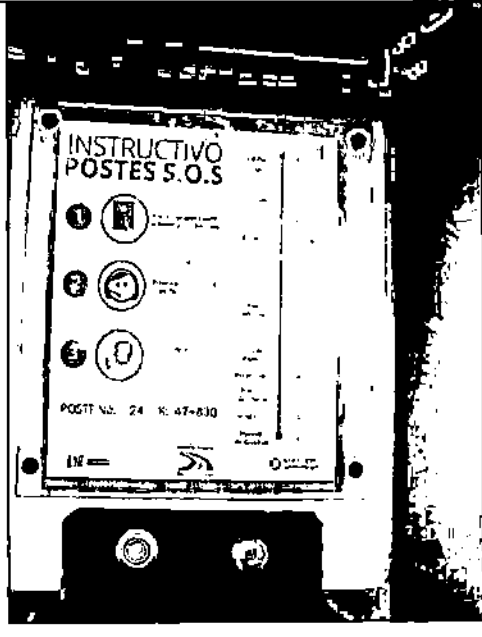
Acorde a la auditoría de seguridad vial donde se señalan y evidencian muchos casos para mejorar a lo largo del corredor, es de suma importancia que los señalamientos allí dispuestos den cumplimiento en un plan programado en conjunto con la concesión, a fin de evaluar las metodologías empleadas por el concesionario conforme a la mitigación de estos señalamientos dados por la interventoría, de la misma manera, se sugiere a la supervisión del proyecto dar importante alcance a estas recomendaciones debido a que gran parte del proyecto está en etapa de operación y sobre todo en los pasos urbanos se evidencian situaciones de inseguridad para los usuarios por imprudencias que se vienen dando de diferente tipo.

La siguiente auditoría de seguridad vial debe prever un análisis comparativo respecto a lo encontrado en la primera evaluación y las correcciones al respecto que fueron realizadas. De igual manera se reitera la preocupación evidenciada en la Auditoría pasada conforme al giro en U antes del peaje de Siberia que genera un riesgo alto de accidentalidad.

Tanto las instalaciones de Peaje como Pesaje las casetas y equipos se encuentran en perfecto estado con operación normal en los dos peajes de la concesión, semáforos adecuados, casetas de recaudo en estado adecuado y sistema operando de manera normal, sin evidenciarse represamientos; sin embargo, debido al traslado y ampliación que requiere hacerse del peaje Caiquero es importante señalar que los carriles de aproximación se encuentran en mal estado a causa del ahuellamiento generado por el tráfico pesado en mayor medida. Se recomienda dar alcance a mejoramientos puntuales en los carriles de aproximación al peaje debido a que la ampliación de dicho peaje está sujeta a una liberación predial y tomara tiempo para llevarse a cabo.

<p>Foto 18. Peaje Siberia</p>  <p>12/06/2015</p>	<p>Foto 19. Peaje Caiquero</p> 
<p>Muy buen estado, ampliación de carriles laterales.</p>	<p>Estado general adecuado, ahuellamiento en carriles de aproximación.</p>
<p>Foto 20. Monitoreo en Peaje Siberia CCO</p> 	<p>Foto 21. Estado Peaje Caiquero</p> 
<p>Cámaras instaladas en peajes.</p>	<p>Desgaste en carriles de aproximación al peaje, ahuellamiento pronunciado.</p>

El seguimiento realizado a los postes SOS, evidencio dos situaciones: la primera, se realiza prueba al poste SOS 18, evidencia señal intermitente y cortada con lo cual no es posible poder comunicarnos con la operadora; sin embargo, en la segunda situación, para el poste SOS 24 la señal es adecuada y la comunicación fluida, además se evidencia que es un poste nuevo con otra tecnología. Se recomienda unificar la tecnología garantizando el adecuado funcionamiento a lo largo de todo el corredor vial, implementando el mismo servicio a lo largo de todo el corredor y definiendo los mismos parámetros, diseño e información para uso.

<p><b>Foto 22. Ubicación y estado</b></p> 	<p><b>Foto 23. Información del Poste</b></p> 
<p>Se revisa el poste SOS 18 en el trayecto 3.</p>	<p>La información para el uso debe incluir además el logo de la ANI. Mala señal de funcionamiento.</p>
<p><b>Foto 24. Ubicación y estado</b></p> 	<p><b>Foto 25. Información del Poste</b></p> 
<p>Se revisa poste SOS 24, en el trayecto 2.</p>	<p>Poste nuevo instructivo con logos, buen funcionamiento.</p>

Los frentes de obra que presentan mayor movimiento a la fecha son los que se encuentran ubicados en tramo 3.1 y tramo 4A. En estos se precisan los puntos de avance en ejecución de

mayor peso conforme a las metas planteadas para el año 2015; sin embargo, para la culminación de estas metas se tienen problemas debido a que están atadas a liberaciones prediales en el tramo 3.1, paso urbano del municipio de La Vega y también temas de licenciamiento ambiental para determinados subtrayectos, lo cual ya no se requiere modificación de licencia sino documento documento PAGA que admite los trabajos a realizar. Para el tramo 4A están pendientes por licenciar 2 tramos de aproximadamente 900m que incide en que las labores que se están realizando no sean continuas.

Vale la pena señalar, que se están realizando intervenciones a causa de la Ola Invernal y estas afectaciones evitan una adecuada operación de la vía; los trabajos los viene desarrollando el concesionario pero para el Fondo de Adaptación y no competen a la ANI ni a la interventoría su vigilancia y control, pero las actuaciones allí realizadas afectan la operación como tal en 8 puntos críticos.

Basado en las anteriores precisiones, se puede comentar lo siguiente:

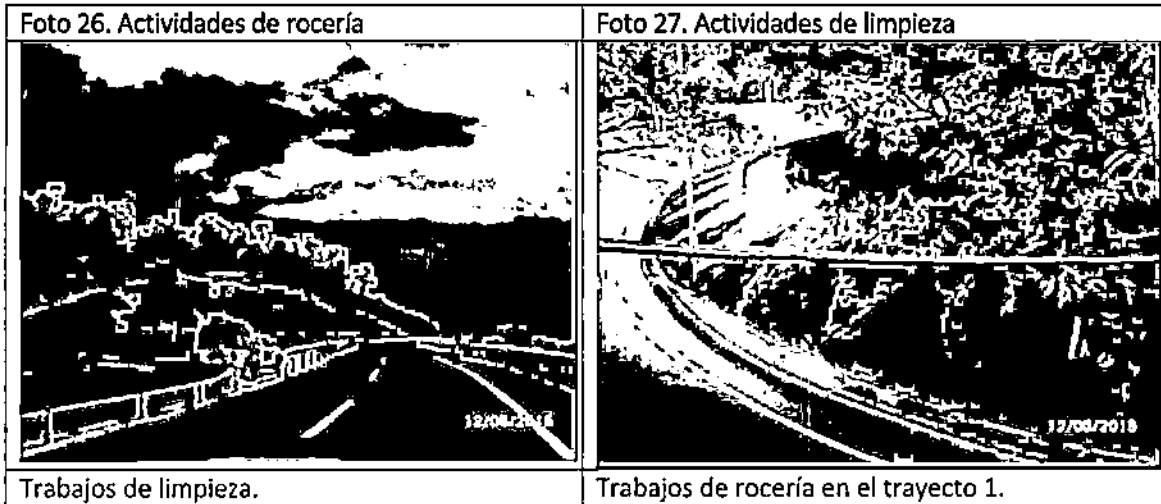
- En el informe mensual debe evidenciarse de una manera más específica la programación por frente de obra a realizar, esto precisa un cronograma por actividad general a realizar en el mes y el avance representativo porcentual que se evidenciará dentro de lo programado.
- Las instalaciones del Peaje Caiquero evidencian desgaste intensivo por la operación misma, es importante definir las acciones de mejora en los carriles de aproximación a las losas peaje que denotan ahuellamiento pronunciado y hundimiento por el tráfico que circula en este sector, así como los reductores de velocidad (policías acostados) de acceso que tienen marcas de desgaste pronunciado.
- Debe realizarse un seguimiento especial a los taludes que quedaron sin gradación a fin de evitar deslizamientos causados por erosión; se evidencia que se trataron de intervenir pero no han sido completados.
- Hacer seguimiento estricto a lo dispuesto en la auditoría de seguridad vial, ya que los puntos a corregir son determinantes para evitar la accidentalidad en el corredor, sobre todo en el tramo 7 (desde el Puente del Cortijo hasta el Peaje de Siberia) dado que es un tramo donde el desarrollo de parques industriales hace que el corredor sea muy transitado tanto en vehículo como en bicicleta y en modo peatonal.

### 7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

*Calificación obtenida: 78.00*

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto en efectuar licenciamientos ambientales o modificaciones a las licencias respectivas; esto genera un avance monitoreo constante a precisar los tramos y trayectos en donde puede darse vía libre a la ejecución física de tramos una vez sean aprobados estos requerimientos.

Debido a que la vía se encuentra con tramos en operación y tramos de construcción, vale la pena resaltar el estado del corredor vial en materia de limpieza, orden y aseo a lo largo de todo el trazado; se evidencia un trabajo permanente del concesionario en dichas labores el cual fue evidenciado en el recorrido, donde este buen aspecto se resalta por los usuarios que utilizan la vía.



Debido a los trabajos de estabilización de taludes y trabajo en alturas es primordial el seguimiento que se le hace a dichos contratistas conformes a la necesidad de cumplir con lo dispuesto por el ministerio del trabajo para tal fin, de igual manera las dotaciones que deben disponer los trabajadores y el cumplimiento con las mismas en las actividades diarias.

#### 7.1.4 Desempeño del componente predial

*Calificación obtenida: 78.83*

En relación al componente predial, la adquisición que ha tenido el proyecto referente a predios en los tramos que están pendientes en ejecución y en general a lo largo del corredor presentan algunas demoras causadas por la expropiación de predios que generan interrupción en frentes de ejecución, en mayor medida en el tramo 3 y el tramo 4.

El proyecto requiere 672 predios de los cuales ya están adquiridos 565, de los restantes 107 predios por adquirir se encuentran 39 en expropiación, situación que requiere trámites adicionales y tiempos más dispendiosos para su proceder.

Importante señalar el seguimiento que lleva a cabo la interventoría con una base de datos muy detallada para el seguimiento predial y las liberaciones que se van dando, conforme a cuadro tipo semáforo que no solo se lleva a cabo en Excel sino en AutoCAD para evidenciar en el mismo trazado el obstáculo o liberación dada conforme al área establecida para cada predio.

Se resalta de igual manera la validación de las carpetas prediales de todo el proyecto que viene adelantando la interventoría conforme a la legalización de todos los predios del corredor, en virtud de este requerimiento dado por la ANI y que excede los tiempos del personal asociado a predios dispuesto para la interventoría, se evidencia un trabajo adicional bien elaborado y que poco a poco genera un adelanto en la legalización documental que necesita el proyecto.

A partir de las anteriores consideraciones es preciso resaltar:

- Es importante que la interventoría revise con mayor precisión la ocupación del derecho de vía a lo largo del corredor, esto se evidencia sobre todo en el tramo 7 dados los innumerables establecimientos industriales y comerciales que impactan la cercanía de la vía, además de los puntos de paso urbano en los cuales se evidencia que no se respeta la franja de retiro incidiendo en la operación del corredor.
- El énfasis que se debe realizar respecto a los predios del tramo 7,2 (nuevo puente El Cortijo) debido a la complejidad de la obra, requiere que sea prioridad para dar inicio a los trabajos que allí se deben realizar.
- Entablar de manera inmediata las acciones que permitan adelantar la liberación del predio asociado a la ampliación del peaje Caiquero y el área de servicio que se requiere construir en ese punto, tarea conjunta con el INVIAS debido a inicio de trámite adelantado por esta entidad. Situación que lleva ya varios años sin definirse y afecta la operación de este sector del proyecto.

## 8. 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 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.

### 8.1 Para la Interventoría

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría como:

1. Se sugiere presentar en los informes mensuales un cronograma de los trabajos a realizar por parte del concesionario para el mes siguiente, esto como control a los trabajos a realizar en los tiempos pactados. Se tienen frentes de obra determinantes en el tramo 3, tramo 4 y tramo 7; con injerencia muy grande en las metas propuestas para 2015.
2. Se sugiere impulsar, junto con el concesionario, un plan de culturización y socialización respecto de los temas de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos trayectos del proyecto, especialmente en el trayecto 7. Esto se evidencia de manera muy significativa en la auditoría de seguridad vial presentada en septiembre de 2014.



3. Se recomienda ampliar el capítulo técnico del informe mensual, referido específicamente a mostrar los avances en cada frente de obra con porcentajes y comparación acorde a una programación de obra establecida por el concesionario mes a mes; esta va ligada a las metas propuestas para el año 2015, en la cual se desglosan las problemática o aspectos a considerar del cumplimiento o no de avance mensualmente.
4. Llevar a cabo seguimiento estricto a los trámites ambientales pendientes, esto con el fin de poder dar vía libre a la construcción de tramos pendientes, es el caso del trayecto 3.1 y 4ª, en los cuales en el primer caso se desistió del licenciamiento luego de haber transcurrido un tiempo importante en miras de la consecución de la licencia donde al final no era requerida la misma, sino apenas una modificación dando alcance a documento PAGA.
5. Se deben tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, administrativos, predial y ambiental.
6. Hacer revisión de los SOS a lo largo del corredor verificando su funcionamiento adecuado, se evidencio en el SOS 24 falencias en la comunicación y falta del logo de la ANI en el mismo, se sugiere hacer unificación de los mismos.
7. Precisar las actuaciones que se vienen dando conforme a los paraderos que requiere el corredor vial dado el tránsito periódico de peatones, se evidencia de manera clara que hacen falta implementar paraderos a lo largo del corredor que eviten la mala utilización del corredor por parte de los vehículos de servicio público.
8. Se insiste en el inminente peligro que hay en el giro en U incorrecto que están dando los vehículos livianos y pesados antes del peaje de Siberia, donde no se han planteado soluciones al mismo que puedan dar cabida mitigar el riesgo de accidentalidad latente en este punto, situación advertida en la anterior auditoría.

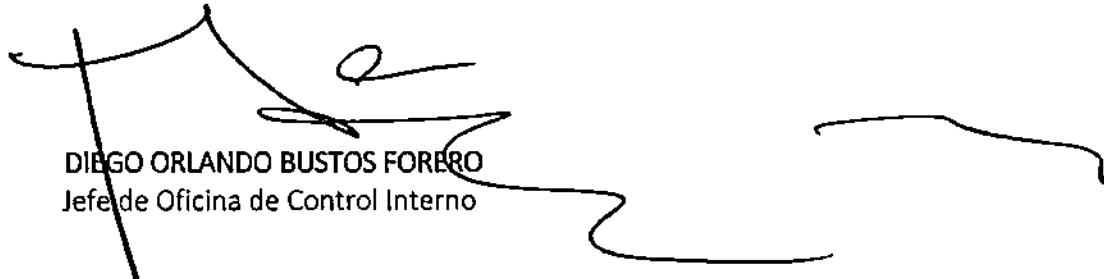
## 8.2 Para el Supervisor

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte del supervisor tales como:

1. No se evidenció documento de empalme entre el supervisor saliente, Ing. Claudia Ramirez, y el supervisor entrante al proyecto, Ing. Sergio Rodriguez, dado el cambio generado en el mes de marzo; cuando se hagan cambios de supervisores deben dejarse por escrito documentos entregados y de recibo del nuevo supervisor a fin de tener la información completa del proyecto y acciones relevantes que estén en trámite.
2. A pesar del corto tiempo que lleva el nuevo supervisor a cargo del proyecto se evidencia adecuado conocimiento del contrato y sus modificaciones conforme a brindar actuaciones acordes al cumplimiento del mismo, de igual manera se resalta que a pesar de no haberse dado empalme por escrito con la anterior supervisora, se tuvo un empalme en
3. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento Institucional – PMI, referido al hallazgo que hasta el momento se mantiene el proyecto de acuerdo a lo valorado por la Contraloría General de la República, se evidencia acertado manejo y completitud en los otros dos hallazgos que tenía el proyecto y ya están en cumplimiento 100%.

4. Coordinar de manera proactiva y diligente las reuniones, avances y trámites conformes a la relación interinstitucional que se debe llevar a cabo en el trayecto 7,2 (nuevo puente El Cortijo) debido a que se requiere integración de entes distritales y entes nacionales, asimismo de los actores propios del proyecto ANI, Concesionario e Interventoría; esto con miras a cumplir lo estipulado en la ejecución de este tramo pactada en 16 meses.
5. Gestionar de manera especial el acompañamiento a los temas de gestión predial y las obligaciones que debe cumplir tanto el concesionario, la interventoría y la Agencia como parte de lo estipulado contractualmente.
6. Gestionar de manera proactiva las observaciones y recomendaciones de PMP que vienen desde la auditoría del año 2013 y 2014 ya que aún no han sido subsanadas en su totalidad, dar un adecuado seguimiento para su cierre ya que no se evidencia estricto seguimiento.
7. 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 y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de marzo de 2015 de 77.29 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