

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2018-102-004187-3
Fecha: 02/03/2018 17:49:05->102
FUN. JOSE LEONIDAS HARVAE-300
Anexos: 21 folios

Bogotá D.C



PARA: **DR. LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ**
Presidente (E)

DR. LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ
Vicepresidente Ejecutivo

DE: **GLÓRIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera, Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes (PEI 46).

Respetado Doctor:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto carretero, Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes (PEI 46).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones para la interventoría y la supervisión, con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, los literales h, j y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,



GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

C.C. José Leónidas Narvárez Morales – Vicepresidente de Gestión Contractual
Claudia Judith Mendoza Cerquera – Gerente Carretero
Yuber Andrés Sierra Tuta – Líder de equipo de apoyo a la supervisión

Anexo: Informe 21 folios.

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

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

Borrador No. 2018 1020006630

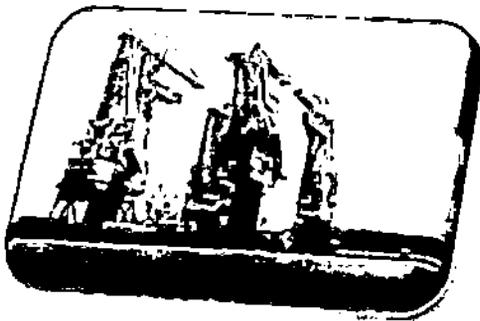


Agencia Nacional de
Infraestructura



INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes (PEI 46)

2018



CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETIVOS.....	6
2.1	Objetivo general.....	6
2.2	Objetivos específicos.....	6
3.	ALCANCE	6
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	6
5.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
5.1	Información de Contratos.....	7
5.2	Equipo de supervisión.....	8
5.3	Descripción del proyecto auditado	9
6.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	11
6.1	Avance de las obras del otrosí 9 y operación del proyecto	11
6.2	Prospectiva del desarrollo del contrato de concesión	14
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	15
8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	19
8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	19
8.1.1	Hallazgo 586-162, sobre la desnaturalización del contrato de concesión por cuenta de las modificaciones contractuales	19
8.1.2	Hallazgo 587-163, sobre la activación de la fase II del contrato modificatorio del 2001 sin cumplir las condiciones inicialmente establecidas	20
8.1.3	Hallazgo 589-165, sobre la distribución de excedentes en el recaudo de los peajes.....	21
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).....	22
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado	22
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	22
9.1	No Conformidades	23
9.1.1	Para la interventoría:	23
9.1.2	Para la supervisión:	25
9.1.3	Para las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual	25
9.2	Recomendaciones.....	26

9.2.1	Para la Interventoría	26
9.2.2	Para la Supervisión	28
9.2.3	Para las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual	28

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.	7
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.	9
Tabla 3. Descripción de tramos del proyecto.....	10
Tabla 4. Resultados de calificación MED de febrero de 2018.	16
Tabla 5. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la interventoría del proyecto.	16
Tabla 6. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.	17

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.....	10
Ilustración 2. Vista frontal de la operación en el peaje Rio Bogotá.....	12
Ilustración 3. Área de servicio y oficina de atención Fácil Pass.	12
Ilustración 4. Invasión del derecho de vía, sector Indalpe.	13
Ilustración 5. Intersección Tres esquinas, legada a la vía Férrea e incorporación a la vía Bogotá – Funza.....	13
Ilustración 6. Dispositivo de recaudo para vehículos con tarifa especial.	14
Ilustración 7. Sistema de recaudo para vehículos con cobro automático (FácilPass)	14

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la oficina de control interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos. Para consultar el marco normativo y contractual, ver el Anexo 5.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio R & Q - SERVINC y a la supervisión del proyecto carretero denominado Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes, en ejecución por parte del concesionario Concesiones CCFC S.A.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera: Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes, a la luz del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y de su aporte con valor agregado, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito del proyecto.

2.2 Objetivos específicos

- 2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento del proyecto.
- 2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría, Consorcio R & Q – Servinc, en el proyecto de concesión de modo carretero, Bogotá (Fontibón) – Facatativá - Los Alpes.
- 2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance de este informe enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en torno a la finalización y preparación para entrega de las obras del otrosí 9 (programadas para entrega el 27 de marzo de 2018) del contrato de concesión, esto es, desde el último semestre del año 2017 hasta la fecha de elaboración del presente documento.

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 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.

¹ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 937 de 1995 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 087 de 2012, y demás documentos contractuales)
- Acta de Inicio contrato interventoría actual.
- Apéndices del contrato de interventoría.
- Últimos informes mensuales de la supervisión del proyecto.
- Últimos informes mensuales de la interventoría del proyecto.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

A continuación se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión, interventoría y supervisión, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Concesión CCFC S.A.</p> <p>Objeto: Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá (Fontibón) - Facatativá – Los Alpes, del tramo 08 de la ruta 50, en el departamento de Cundinamarca.</p> <p>Contrato: 0937 de 1995</p> <p>Acta de inicio: 25 de septiembre de 1995</p> <p>Plazo: Fase de operación y mantenimiento, 347 meses²</p>	<p>9 otrosíes</p> <p>4 documentos de acuerdo</p> <p>2 contratos modificatorios</p> <p>3 adiciones</p> <p>3 contratos adicionales</p>

² Acta de reducción de plazo No. 4, firmada por la interventoría y el concesionario el 15 de enero de 2018.

Interventoría	<p>Consortio R&Q - SERVINC</p> <p>Objeto: regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la AGENCIA la interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, operativa, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, del Contrato de Concesión No. 937 de 1995 y demás documentos que los modifiquen, adicione o complementen. Para la concesión Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes. Concesionaria CCFC S.A.,, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales la AGENCIA pagará al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la AGENCIA durante el concurso de Méritos Abiertos consistente en una suma global fija.</p> <p>Contrato: 87 de 2012</p> <p>Acta de inicio: 06 de noviembre de 2012.</p> <p>Plazo: 64 meses³</p>	3 otrosíes
---------------	--	------------

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

En cuanto al contrato de concesión, la última modificación es el otrosí 9 del 17 de diciembre de 2014, el cual se celebró con el fin de ejecutar obras, estudios y diseños que estaban dentro del alcance inicial del contrato, pero que no habían sido ejecutadas debido a una falta de recursos ocasionada por dificultades en el recaudo. Este otrosí a su vez tiene dos modificaciones: la primera para exigir nuevos requisitos a los aspirantes a beneficiarios de tarifas de peaje con categoría especial y la segunda para adicionar más obras, estudios y diseños debido a que ya se contaba con la disponibilidad de recursos. Sobre el contrato de interventoría, es importante señalar que lleva una ejecución del 97% del tiempo del contrato, con fecha de terminación el 06 de abril de 2018. Respecto al proyecto, esta es la cuarta vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI, las auditorías previas se han hecho en los años 2013, 2015 y 2016. Para profundizar la información sobre los contratos de concesión e interventoría, ver el Anexo 3.

5.2 Equipo de supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

³ Plazo extendido de acuerdo con el otrosí 3 al contrato de interventoría.

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva
Claudia Judith Mendoza Cerquera	Gerente Carretero	
Yuber Andrés Sierra Tuta	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Lady Ayala	Asistente	
Sandra Rocío Silva Gonzalez	Apoyo contractual y jurídico	Grupo interno de trabajo asesoría gestión contractual - Vicepresidencia Jurídica
Deyssi Mireya Monroy Mongui	Apoyo jurídico predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Abraham David Jimenez Torres	Apoyo financiero	Grupo interno de trabajo asesoría gestión contractual - Vicepresidencia Ejecutiva
Heriberto Amado Mateus	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Helena Andrea Amaya Garcia	Apoyo predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Diana Mora Forero	Apoyo social	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Xiomara Mora Forero	Apoyo ambiental	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno

Fuente: Orfeo - Sistema de Gestión Documental ANI

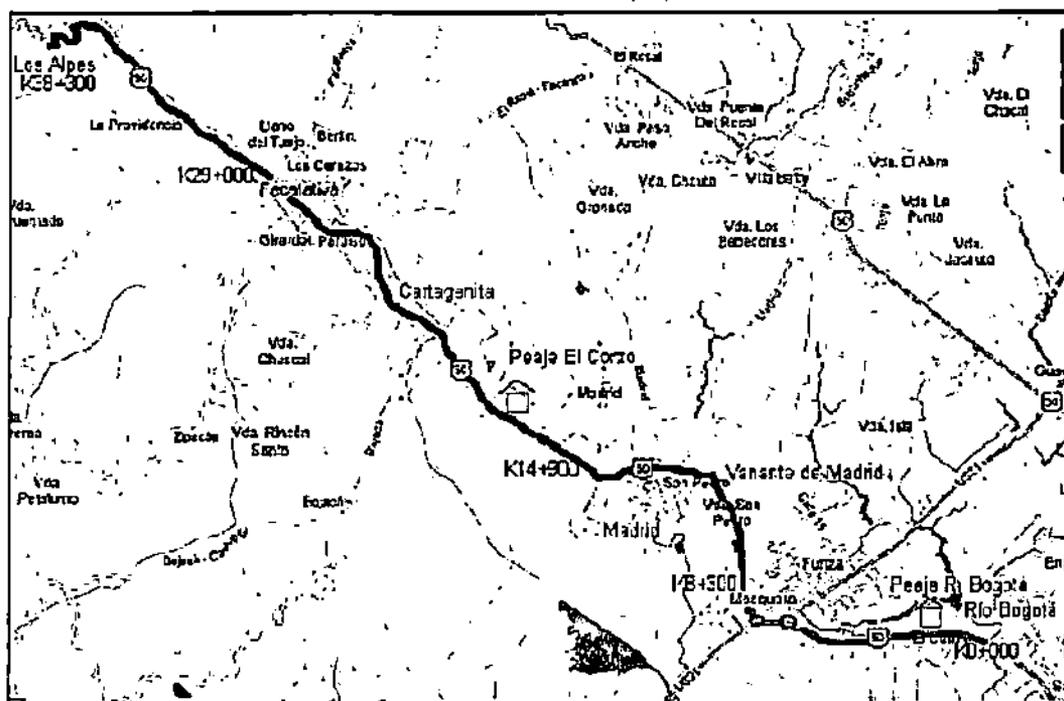
En cuanto al equipo de supervisión, se evidencia que el informe mensual de supervisión del mes de enero no se ha radicado a la fecha pues faltan los componentes predial y jurídico, retrasando la entrega de uno de los productos que soportan la gestión de la supervisión.

5.3 Descripción del proyecto auditado

El proyecto de concesión vial denominado Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes, corresponde a un proyecto de iniciativa pública de la primera generación de concesiones. Según el alcance

inicial, el proyecto consiste en la rehabilitación del pavimento existente, el diseño y construcción de la segunda calzada entre Mosquera y Facatativá, el diseño y construcción de 17 intersecciones a desnivel, y la rehabilitación de la vía existente en la zona interna de Mosquera.

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.



Fuente: Presentación Vicepresidencia Ejecutiva a Comisión Auditora de la Contraloría, enero de 2015.

El alcance inicial del contrato no ha sido modificado a la fecha; sin embargo, debido a dificultades en el recaudo de los viajes de la comunidad residente en el área de influencia del proyecto, se han tenido dificultades en torno a los fondos y los plazos previstos inicialmente, y en consecuencia se han concertado una serie de modificaciones contractuales para ejecutar las obras a medida que se cuenta con la totalidad de los recursos para pagarlas. En la actualidad, se están ejecutando las obras del otrosí 9. Para consultar el detalle de estas obras y su avance, ver la sección 0 y el Anexo 7.

El proyecto está conformado inicialmente por cinco (5) tramos, dos (2) estaciones de peaje y dos (2) de pesaje fijas; el corredor abarca una longitud total origen – destino aproximada de 38.30 km, comprendidos entre el Puente sobre Río Bogotá (Salida de Bogotá por la calle 13) hasta el sitio conocido como Los Alpes, en cercanías de Facatativá, departamento de Cundinamarca. El proyecto, se divide en tramos, de la siguiente manera:

Tabla 3. Descripción de tramos del proyecto.

TRAMO	ALCANCE ACTUAL		TRAMOS O SECTORES	COMENTARIOS
	Cantidad (km)	Tipo de intervención		
1	8.28	Doble Calzada	Río Bogotá – Inicio Variante Madrid	Ejecutado en operación. Fase 1

2	8.38	Doble Calzada	Inicio variante Madrid – Peaje El Corzo	Ejecutado en operación. Fase 1
3	3.06	Doble Calzada	I. Var. Facatativá – Final variante Facatativá	Ejecutado en operación. Fase 1
4	9.18	Calzada bidireccional	Peaje El Corzo – Inicio variante Facatativá	Ejecutado en operación. Fase 1
5	9.38	Calzada bidireccional	Final variante Facatativá – Sector Los Alpes	Ejecutado en operación. Fase 1
Total	38.30			

Fuente: Elaboración propia a partir del informe de interventoría del Consorcio R&Q-Servinc de Mayo de 2016.

Este proyecto es de gran incidencia e importancia en la ciudad-región debido a la gran cantidad de población flotante que habita en cercanías de Bogotá, atendiendo la conexión de municipios como Facatativá, Bojacá, Mosquera, Madrid, entre otros; se viene planteando la iniciativa privada del tren de cercanías, la cual busca rehabilitar la vía férrea paralela a este corredor vial, incidiendo de cierta manera el tráfico de la zona; sin embargo, este proyecto aún está en etapa de factibilidad y su eventual ejecución es a mediano plazo.

6. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

6.1 Avance de las obras del otrosí 9 y operación del proyecto

El presente contrato de conexión se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento, y simultáneamente, en la etapa de construcción de las obras que se prevén en el otrosí 9 y sus documentos modificatorios.

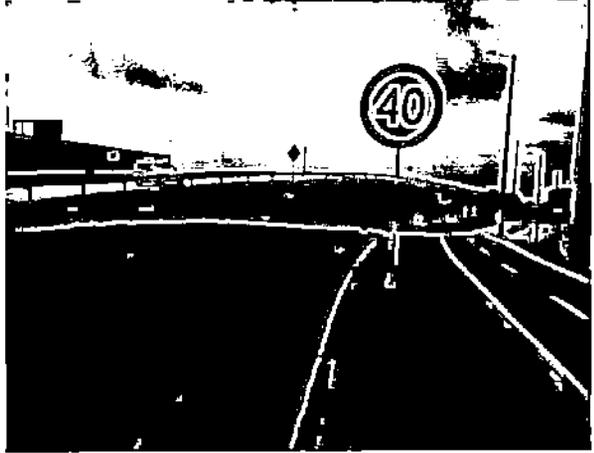
El otrosí No. 9 del contrato de concesión fue suscrito el 17 de diciembre de 2014 con el propósito de ejecutar algunas obras del alcance inicial del contrato de conformidad con los estudios y diseños ajustados y definitivos de dichas obras. Posteriormente, el 5 de agosto de 2016 se modificó este otrosí para adicionar algunas obras, estudios y diseños, de acuerdo con los excedentes del proyecto que tenían disponibles.

De acuerdo con lo establecido en el documento modificatorio 2 al otrosí 9, el plazo vence el 27 de marzo de 2018; sin embargo, según la interventoría a la fecha ya se cuenta con el 100% de la ejecución de dichas obras y se está a la espera de la entrega de estas por parte del concesionario. En la visita a campo llevada a cabo en la presente auditoría, se pudo evidenciar ésto y también que algunas de las obras finalizadas ya se encuentran en operación, pero sin haber formalizado el recibo mediante un acta, salvo en el caso de las obras de adecuación de un Box Couvert en el K15, las cuales fueron recibidas por la interventoría el 16 de noviembre de 2017. El listado completo de las obras, estudios y diseños de este otrosí y sus modificaciones, junto con el estado de avance a la fecha se pueden consultar en el Anexo 6.

<p><i>Ilustración 2. Vista frontal de la operación en el peaje Río Bogotá.</i></p>	<p><i>Ilustración 3. Área de servicio y oficina de atención Fácil Pass.</i></p>
	
<p>Operación con normalidad sin represamiento del tráfico, observada durante la visita de auditoría en un día típico laboral.</p>	<p>Área de servicio y oficina de atención a usuarios y aspirantes del sistema Fácil Pass, ambas operativas.</p>

En cuanto a la operación de la vía, en la visita de auditoría se evidenció una operación adecuada, habiendo hecho un recorrido por todo el proyecto, donde se verificó la operación del centro de control de operaciones, los peajes y los pesajes, entre otros. En la Ilustración 2 se presenta un registro de la operación en el peaje del Río Bogotá.

Por otra parte, respecto al alcance inicial del contrato de concesión, quedan faltando algunas obras, dentro de las cuales se destacan el tercer carril en la vía Bogotá – Mosquera, la variante del municipio de Cartagenita y las obras requeridas en el marco del Plan Especial de Manejo y Protección del tren de la Sabana. Dado que actualmente se ejecutó todo el presupuesto que se tenía disponible en el proyecto y que el contrato requiere contar con la totalidad de los recursos antes de iniciar obras, se está a la espera de contar con nuevos recursos para poder finalizar las obras del alcance inicial del contrato.

<p><i>Ilustración 4. Invasión del derecho de vía, sector Indalpe.</i></p>	<p><i>Ilustración 5. Intersección Tres esquinas, llegada a la vía Férrea e incorporación a la vía Bogotá – Funza.</i></p>
	
<p>Captura de viviendas informales instaladas en el derecho de vía. Foto aportada por la interventoría.</p>	<p>Serie de 5 señales de tránsito sin dispositivos duros de reducción de velocidad.</p>

De acuerdo con lo evidenciado en la auditoría la Oficina de Control Interno, concluye que la operación de la vía es adecuada y las obras de esta etapa del proyecto (estipuladas en el otrosí No. 9 al contrato de concesión) se están desarrollando de acuerdo con lo previsto, presentando adelantos en tiempo que han resultado favorables para el proyecto, generando que las obras estén antes de tiempo en operación y al servicio de la ciudadanía. En general, no se identifican temas que puedan amenazar el desarrollo esperado del proyecto; sin embargo, es pertinente alertar sobre algunas situaciones particulares para tener en cuenta:

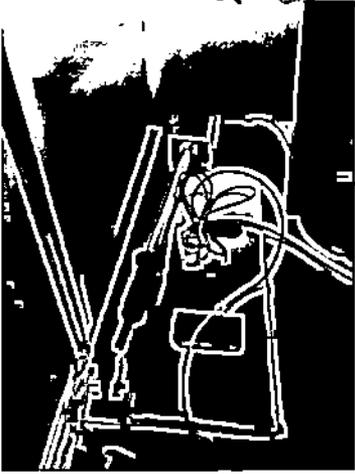
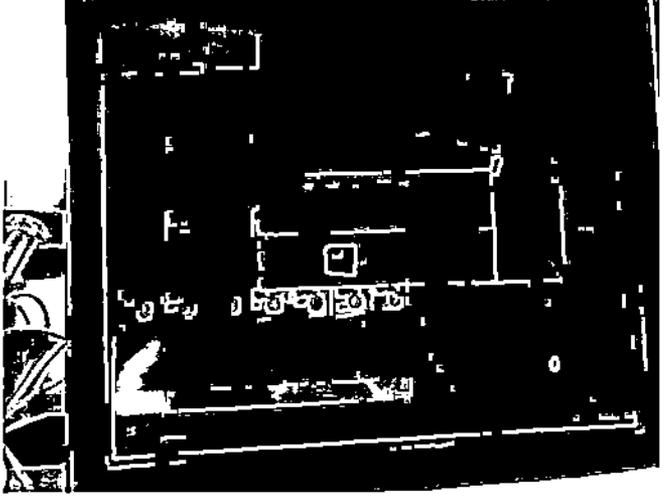
- Se recomienda prestar atención a las estructuras como puentes peatonales y pasos deprimidos localizados en la vía Bogotá – Mosquera, pues se tiene prevista la construcción de un tercer carril, pero se debe verificar si el ancho de dicha construcción implica la demolición o clausura de estructuras existentes, en especial de estructuras construidas recientemente.
- Dado que se han puesto en operación obras terminadas que no han sido recibidas formalmente por parte de la interventoría, se recomienda minimizar el tiempo para su recepción, pues se pueden alterar las condiciones de la infraestructura que se va a recibir, además de que no se le pueden medir los indicadores de la etapa de operación a dicha infraestructura, y por ende no se puede garantizar su calidad en los términos en los que lo estipula el contrato.
- No se evidenció un avance significativo en relación con las invasiones en del derecho de vía en el sector de Indalpe (ver Ilustración 4) ni con el tema de expedición de licencias de construcción en los predios del proyecto. Se recomienda hacer mayor seguimiento y control a estos asuntos.

- En el enlace a desnivel de Tres Esquinas (ver Ilustración 5), se evidenció que a la salida de la glorieta hay una sección de vía dispuesta para la incorporación al flujo vehicular hacia Funza, que permite desarrollar altas velocidades y que está demarcado con una serie de cinco señales de reducción de velocidad. Se recomienda estudiar la posibilidad de implementar dispositivos más eficientes de reducción de velocidad.

6.2 Prospectiva del desarrollo del contrato de concesión

La mayoría de las modificaciones contractuales que ha tenido este contrato de concesión han sido por causa de las dificultades en el recaudo, pues la comunidad de residentes del área de influencia del proyecto se ve afectada por los peajes y se ha resistido a pagarlos, a tal punto que se les ha eximido de dicho pago, cobrándoles únicamente la contribución al Fondo de Seguridad Vial (FOSEVI), la cual hoy tiene un valor de \$200 (cobro conocido como tarifa especial) tanto en el peaje del Río Bogotá como en el peaje El Corzo.

Como consecuencia de lo anterior, el modelo financiero del proyecto se ha tenido que ajustar en varias oportunidades, así como los plazos de ejecución de estudios, diseños y obras, los cuales se definió desarrollar conforme se tenga disponible el dinero necesario proveniente de los excedentes del recaudo. Adicionalmente, se ha tenido que implementar una tecnología diferente con tarjetas y un lector (ver Ilustración 6) para identificar a los beneficiarios de la tarifa especial del peaje.

<i>Ilustración 6. Dispositivo de recaudo para vehículos con tarifa especial.</i>	<i>Ilustración 7. Sistema de recaudo para vehículos con cobro automático (FácilPass)</i>
	
<p>Sistema de recaudo implementado con el fin de identificar a los beneficiarios de las tarifas especiales.</p>	<p>Sistema de recaudo implementado el cobro automático del recaudo para vehículos que cuenten con este sistema.</p>

La medida más reciente que se tomó en torno al recaudo tuvo lugar en el año 2015, cuando se suscribió un otrosí al otrosí 9 para regular el otorgamiento de citas para evaluación solo a los usuarios que pudieran acreditar más de dos años de estar viviendo en los municipios de la zona de influencia del proyecto, con el fin de controlar la cantidad de usuarios que acceden a este beneficio.

Las expectativas que se tienen en torno al desarrollo del proyecto en un futuro contemplan continuar con el recaudo como se está manejando y acumular el dinero necesario para poder ejecutar las obras que quedan pendientes dentro del alcance inicial del proyecto, sin sobrepasar el plazo de finalización del contrato, el cual vence el 22 de agosto de 2024 de acuerdo con el acta de reducción de plazo del 15 de enero de 2018.

De acuerdo con las validaciones realizadas en esta auditoría y teniendo en cuenta las dificultades presentadas en el proyecto, se concluye que actualmente el tema del recaudo se está llevando dentro de lo previsto en las modificaciones contractuales vigentes.

No obstante, se recomienda a la supervisión que le solicite a la interventoría un ejercicio de prospectiva donde se indique:

1. La cuantificación monetaria de las obras faltantes del alcance inicial del proyecto (e.g. la variante de Cartagena).
2. Una estimación del tiempo que va a tomar recaudar los recursos necesarios para ejecución de dichas obras.
3. El tiempo necesario para ejecutar a satisfacción las obras faltantes.

Lo anterior, con el fin de prever el cumplimiento del alcance del contrato de concesión antes del vencimiento del plazo del contrato.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría del proyecto, Consorcio R & Q – Servinc.

Siendo esta la tercera ocasión en la que se aplica la MED a la interventoría de este proyecto, a continuación se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría, así como los resultados de dicha evaluación obtenidos en años anteriores. Posteriormente, se presentará un análisis pormenorizado de cada uno de los componentes para la evolución hecha en esta auditoría, resaltando los aspectos positivos y las oportunidades de mejora en los procesos de vigilancia y control que ejerce la interventoría. Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 1 y 5.

Tabla 4. Resultados de calificación MED de febrero de 2018.

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO			Cumplimiento contractual
		Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	76,00	-	10/10 (100%)
02	Gestión Técnica	-	76,00	-	22/23 (96%)
03	Gestión Financiera	-	78,85	-	13/13 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	77,08	-	12/12 (100%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	69,50	-	-	15/20 (75%)
06	Gestión Ambiental	-	77,58	-	12/12 (100%)
07	Gestión Social	66,67	-	-	12/15 (80%)
08	Gestión Predial	-	75,00	-	9/9 (100%)
Cumplimiento contractual promedio:				105/114 (94%)	
Promedio Ponderado:		74,9			

Fuente: elaboración propia.

A nivel general, se observó una interventoría que cumple con la mayoría de las obligaciones contractuales evaluadas (105 de 114, ver columna 6 de la Tabla 4) y aporta un cierto valor agregado a su quehacer. En la sección 9.1.1 se detallan las no conformidades para la interventoría, en relación con las dificultades evidenciadas en cuanto al cumplimiento contractual.

Es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en años diferentes (ver Tabla 5) no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como por ejemplo, en las dos primeras calificaciones el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

Tabla 5. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la interventoría del proyecto.

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones		
		mar-13	jun-16	feb-18
01	Gestión Administrativa	73,61	72,54	76,00
02	Gestión Técnica	62,46	73,21	76,00
03	Gestión Financiera	65,13	71,83	78,85
04	Gestión Jurídica	69,50	70,00	77,08
05	Gestión de Aforo y recaudo	68,91	70,95	69,50
06	Gestión Ambiental	62,17	70,14	77,58
07	Gestión Social	84,50	74,94	66,67
08	Gestión Predial	73,83	70,50	75,00
Calificación		70,01	71,77	74,93

Fuente: elaboración propia.

En la auditoría realizada los días 14 y 15 de febrero de 2018, 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. A continuación, se analiza en detalle cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de febrero de 2018:

Tabla 6. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Administrativo 76.00/100	Se cuenta con un manual de funciones de la interventoría del personal que trabaja en el proyecto con base en sus funciones y dedicaciones.	Incluir y portar en todo momento el logo de la ANI en todos los vehículos de la interventoría.
Técnico 76.00/100	Se evidenció la promoción de un simulacro de accidente de tránsito por parte de la interventoría para medir los tiempos de atención al usuario. Se evidenció que la interventoría realizó un recorrido nocturno de inspección al proyecto. La interventoría hace un seguimiento riguroso a los postes de emergencia S.O.S., logrando mejoras en la operación de los mismos por parte del concesionario.	Se recomienda continuar promoviendo la ejecución de simulacros. Se recomienda realizar con alguna periodicidad recorridos nocturnos de inspección a la operación del proyecto en estas condiciones. Se recomienda dejar por escrito y llevar trazabilidad del planteamiento de soluciones al concesionario por parte de la interventoría.
Financiero 78.85/100	La interventoría revisa los presupuestos presentados por la concesión, logrando optimizar los costos de las obras.	Llevar a cabo simulaciones que permitan estimar el tiempo y el dinero requeridos para contratar y culminar las obras pendientes del alcance del proyecto.
Jurídico 77.08/100	La interventoría alertó a la ANI sobre irregularidades en la distribución de excedentes del recaudo, pactados en el marco del contrato modificatorio de 2001.	En los informes mensuales de interventoría, presentar conclusiones en materia jurídica en los términos en los que lo requiere el Anexo 4 del contrato de interventoría.
Aforos y recaudo	La interventoría lleva un seguimiento del TPD de la	Se recomienda realizar los conteos en los términos en los que estipula

69.50/100	estructuración inicial del proyecto con respecto al TPD real y alerta sobre las diferencias.	el contrato, lo cual permitirá tener mayor control sobre el tráfico y el recaudo reportados por el concesionario.
Ambiental 77.58/100	<p>La interventoría cuenta con políticas internas de responsabilidad ambiental, como por ejemplo disposición y clasificación de residuos.</p> <p>La interventoría lleva un seguimiento mensual de las actividades que se deben desarrollar en materia ambiental, lo cual permite llevar un control más riguroso que el del seguimiento trimestral que el contrato prevé.</p>	Se recomienda registrar por escrito en los informes mensuales las recomendaciones y planteamiento de soluciones al concesionario en materia ambiental, con el fin de llevar un control en el tiempo.
Social 66.67/100	Se evidencia un seguimiento tanto de la divulgación de información por parte del concesionario, como de los contenidos divulgados.	<p>Se recomienda proponer por escrito al Concesionario las recomendaciones y expectativas de las comunidades y/o instituciones afectadas con el desarrollo, con el fin de llevar una trazabilidad de dichas recomendaciones.</p> <p>Se recomienda implementar el seguimiento remoto al proyecto por medio de la página web, así como la incorporación de los videos del programa de la interventoría "El residente soy yo", con el fin de aumentar la publicidad de la información en materia de avance del proyecto.</p>
Predial 75.00/100	Se observa una gestión predial completa, evidenciando el cumplimiento de contrato de interventoría en esta materia.	Se recomienda implementar un control gráfico predial que permita a la interventoría analizar espacialmente la gestión predial. Esto a su vez ayudaría a controlar mejor las invasiones a los predios del

Estado.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades de la Oficina de Control Interno levantadas en auditorías pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año, ver el Anexo 2.

8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

El proyecto auditado tiene abiertos a la fecha tres hallazgos de la Contraloría General de la República (CGR), a los cuales se asocian respectivamente tres planes de mejoramiento, contenidos dentro del Plan de Mejoramiento Institucional de la Entidad. Estos tres hallazgos, corresponden a la auditoría realizada por la CGR en 2011.

En esta sección, se presentan cada uno de los hallazgos, sus causas y los avances de sus planes de mejoramiento y se emiten recomendaciones para avanzar hacia el mejoramiento de cada problemática.

8.1.1 Hallazgo 586-162, sobre la desnaturalización del contrato de concesión por cuenta de las modificaciones contractuales

Según informe de la CGR, el problema evidenciado es que “se ha presentado desnaturalización del contrato de concesión, lo que evidencia falta de planeación del proyecto desde su estructuración”, lo cual ha sido generado “con las diferentes modificaciones contractuales que se le han realizado al contrato de concesión”.

Frente a este hallazgo, la Entidad optó por formular un plan de mejora enfocado en asegurar el cumplimiento normativo relacionado con las modificaciones contractuales y el logro de los objetivos del proyecto, iniciando el 1 de enero de 2014 y terminando las metas el 30 de junio de 2018.

Sin embargo, según la evaluación del informe final de auditoría vigencia 2014 de la CGR, el plan de mejora fue declarado como no efectivo, por lo que se pidió concepto a una firma externa para revisar, evaluar y fortalecer el plan, para de esta forma poderlo replantear de manera eficaz. Según el concepto de la firma externa, las acciones de mejoramiento y el objetivo están formulados correctamente y se recomienda agregar un informe de cierre.

Posterior a esto, el plan de mejoramiento de este hallazgo se ajustó y se volvió a revisar por parte de la CGR en su informe final de auditoría del año 2016, y nuevamente se declaró no efectivo, argumentando que “Si bien se implementaron acciones preventivas, la auditoría realizada a la ANI

dentro de la vigencia 2016, evidenció en los otrosíes 3 y 6 del contrato de concesión No. 01 de 2010, la reiteración de hechos similares a los contenidos en este hallazgo, lo que determina que estas acciones no han sido efectivas, además de estar vigente el proceso disciplinario actualmente en curso”.

Frente a lo anterior, cabe anotar que el contrato 01 de 2010 hace referencia al proyecto Ruta del Sol II, y no a este proyecto. Actualmente, el plan de mejora tiene como fecha de finalización el 30 de junio de 2018, para cuando se espera que se solucione la parte del hallazgo asociada al proyecto Ruta del Sol II y se pueda proceder a cerrarlo.

8.1.2 Hallazgo 587-163, sobre la activación de la fase II del contrato modificatorio del 2001 sin cumplir las condiciones inicialmente establecidas

Según la CGR, el problema evidenciado es que hay “deficiencias en el control sobre el cumplimiento de los requisitos pactados en el contrato”, lo cual “puede impactar el cumplimiento de los compromisos adquiridos en materia económica”.

Este hallazgo se da en torno al contrato modificatorio celebrado en el año 2001, en el cual, ante la dificultad de concertar el pago de peajes con las comunidades residentes en el área de influencia del proyecto y con el fin de dar continuidad al mismo, se decide dividir su ejecución en dos fases, condicionando la ejecución de la segunda fase a que las comunidades dieran su consentimiento al cobro de peajes y en ese sentido, hubieran realizado el pago respectivo por al menos 6 meses continuos. Sin embargo, estas condiciones nunca se cumplieron, pero si se le dio continuidad a la ejecución del proyecto por medio del otrosí No. 6.

Frente al hallazgo, la Entidad formuló un plan de mejora para asegurar el cumplimiento normativo relacionado con las modificaciones contractuales y el logro de los objetivos del proyecto y mejorar el monitoreo y control de los proyectos, iniciando el 1 de marzo de 2014 y terminando metas el 31 de marzo de 2018.

Sin embargo, según la evaluación del informe final de auditoría vigencia 2014 de la CGR, el plan de mejora fue declarado como no efectivo, por lo que se pidió concepto a una firma externa para revisar, evaluar y fortalecer el plan, para de esta forma poderlo replantear de manera eficaz. Según el concepto de la firma externa, las acciones de mejoramiento y el objetivo están formulados correctamente y han permitido que se supere el hallazgo de forma adecuada, y se recomienda agregar un informe de cierre.

Posterior a esto, el plan de mejoramiento de este hallazgo se ajustó, se volvió a revisar por parte de la CGR en su informe final de auditoría del año 2016 y se volvió a declarar no efectivo, argumentando que *“Teniendo en cuenta que a la fecha de revisión (Mayo de 2017) no se presenta evidencia de la ejecución de las obras que dieron origen al hallazgo, el hallazgo se mantiene”.*

Teniendo en cuenta lo anterior, se incluyó el acta de entrega de las obras del otrosí 6 (“obras que dieron origen al hallazgo”) como unidad de medida correctiva en el plan de mejoramiento. Esta unidad de medida ya se subió al sistema de gestión documental de la ANI (FTP), con lo que se alcanza un 89% de cumplimiento del plan y queda pendiente complementar el informe de cierre para alcanzar el cumplimiento del 100%.

En consecuencia, se espera que la CGR declare efectivo el plan de mejora y proceda a cerrar el hallazgo; sin embargo se recomienda a la supervisión del proyecto terminar y enviar a la OCI cuanto antes el informe de cierre, pues a la fecha de elaboración de este informe, esta es la única unidad de medida pendiente, faltando cerca de un mes para la fecha de terminación de metas del plan de mejoramiento.

8.1.3 Hallazgo 589-165, sobre la distribución de excedentes en el recaudo de los peajes

Según informe de la CGR, el problema evidenciado tiene relación “con lo pactado en el contrato de distribuir en partes iguales 50% y 50% los ingresos que superen el exceso en peajes” y como consecuencia, “se está vulnerando lo establecido en el artículo 33 de la Ley 105 de 1993”.

Este hallazgo se da debido a que, según las modificaciones hechas al contrato, los excedentes de recaudo entre el 100% y el 105%, se le dan al concesionario como contraprestación por el mayor tráfico que circula por las vías, y por encima del 105%, se reparten en partes iguales los excedentes entre concesionario y ANI. Ahora bien, el artículo 33 de la Ley 105 de 1993 dice que los excedentes “podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial”, razón por la cual la CGR genera el hallazgo en mención.

Por otra parte, la interventoría del proyecto alertó sobre una situación similar: teniendo en cuenta que en el contrato modificatorio de 2001 se disminuye la garantía de tráfico, en la actualidad también se están calculando los porcentajes del recaudo para dar aplicación a la distribución de excedentes con base en la nueva garantía, mientras que la interventoría sostiene que este cálculo debería continuar haciéndose con base en la garantía anterior, teniendo en cuenta que la contraprestación correspondiente al tráfico de excedente era basada en el mayor tráfico sobre la garantía inicial.

Frente al hallazgo, la Entidad formuló un plan de mejora para asegurar el cumplimiento normativo relacionado con las modificaciones contractuales y el logro de los objetivos del proyecto, iniciando el 1 de enero de 2014 y terminando metas el 30 de junio de 2018.

Según la evaluación del informe final de auditoría vigencia 2016 de la CGR, el plan de mejora fue declarado como no efectivo, por lo que se pidió concepto a una firma externa⁴ para revisar, evaluar y fortalecer el plan, para de esta forma poderlo replantear de manera eficaz. Según el concepto de la firma externa, se pudo haber incurrido en una violación de la Ley, se considera adecuado el plan de mejoramiento y específicamente se considera adecuado solicitar un tribunal de arbitramento, teniendo en cuenta que el hallazgo solo se cerrará una vez se tenga una decisión definitiva de dicho tribunal.

A la fecha, el plan de mejoramiento está cumplido en un 83%, quedando pendiente la unidad de medida asociada instaurar una demanda ante el tribunal de arbitramento, la cual, según certificación⁵ de la defensa judicial de la ANI, por el momento no se llevará a cabo. Esto con el fin

⁴ Firma Medellín, Martínez y Durán Abogados, con radicado ANI 2016-409-061729-2.

⁵ Ver radicado ANI 20175000143333.

de esperar a que se obtenga pronunciamiento favorable del tribunal de arbitramento entre la ANI y el concesionario Devimed, puesto que este es similar al que se desea iniciar en este caso. No obstante, al momento de elaboración del presente informe el tribunal de arbitramento entre la ANI y Devimed no ha emitido un fallo definitivo, por lo que se está a la espera de este para proceder a solicitar o no el tribunal de arbitramento de que se requiere para terminar de ejecutar el plan de mejoramiento.

Al respecto se recomienda continuar haciendo seguimiento al proceso en contra de Devimed para solicitar o no el tribunal de arbitramento en caso de que sea pertinente y en caso de que este proceso no resulte favorable para la ANI, tener listo un plan de acción para atender el hallazgo.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Acerca del plan de mejoramiento por procesos, actualmente se tiene abierta una no conformidad levantada en el año 2013. Esta trata sobre la necesidad de concretar las acciones necesarias para liquidar el contrato adicional 01 de 2010 del contrato de concesión. A la fecha, el plan de mejoramiento de esta no conformidad está en término y la supervisión del proyecto reporta que ese contrato no se ha podido liquidar debido a que hay algunas observaciones en la entrega final de las obras que están pendientes, pero que se sigue haciendo la gestión para lograr dicha liquidación.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

En cuanto a las solicitudes de los organismos de control del Estado, se han respondido en total 16 comunicaciones entre enero del año 2017 y enero del año 2018, entre las cuales se destaca la preocupación de la comunidad residente en el área de influencia del proyecto en torno al recaudo con tarifa especial y a las obras que no se han llevado a cabo desde el inicio del contrato. Para consultar el asunto y estado de todas las comunicaciones, ver el Anexo 2.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, 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 llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría el día 15 de febrero de 2018, transmitiéndose las conclusiones a la interventoría y a la supervisión mediante correo electrónico de fecha 22 de febrero de 2018. Estas conclusiones fueron revisadas y comentadas por la supervisión y por la interventoría mediante correos electrónicos del 22 y del 27 de febrero de 2018 respectivamente.

En este sentido, los comentarios de supervisión e interventoría fueron tenidos en cuenta por el equipo de auditoría para la redacción del presente informe. Para conocer el detalle de las fechas y actividades de ejecución de la auditoría, ver el Anexo 4.

A continuación, se presentan las siguientes recomendaciones y no conformidades para tener en cuenta a manera de retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto y de los resultados que espera obtener la ANI.

9.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en la esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

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

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y estos deben ser remitidos al correo electrónico csanchez@ani.gov.co, para su revisión y formalización. A continuación se presentan las no conformidades de acuerdo al responsable de cada proceso.

9.1.1 Para la interventoría:

1. Respecto al control del TPD reportado por el concesionario, no se evidenció que la interventoría haga los conteos en los términos en los que se pide en el Anexo 4 del contrato de interventoría, en la sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal e, área de aforo y recaudo, en donde se requiere:
 - Realizar conteos de vehículos independientes en cada una de las estaciones de peaje, durante un mínimo de siete (7) días consecutivos al mes durante 24 horas para establecer un parámetro de control al TPD reportado por el concesionario.
2. Pese a que la interventoría avala las actas de aforo presentadas por el concesionario, no se evidenció la forma en la que la interventoría certifica los tráficos vehiculares en cada caseta de peaje. Sin embargo, esta es una obligación consignada en el Anexo 4 del contrato de interventoría, en la sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal e, área de aforo y recaudo, según se cita a continuación:
 - Certificar los tráficos vehiculares en cada caseta de peaje y para cada una de las categorías de vehículo para comprobar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario y los demás efectos previstos en este Contrato.
3. Teniendo en cuenta que sobre los conteos vehiculares no se lleva un control acorde con las exigencias del contrato de interventoría y sus anexos, no se evidenció un control sobre el recaudo y la evasión, de acuerdo con lo que se estipula en el Anexo 4 del contrato de interventoría, en la sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal e, área de aforo y recaudo, lo cual se cita a continuación:
 - Revisar los reportes, estadísticas diarias y la información de tránsito, recaudo y evasión enviada por el Concesionario, con el fin de constatar que el dinero transferido por recaudo corresponda al recaudo de peaje obtenido en cada Caseta de Peaje.

4. No se evidenció que la interventoría haga operativos de control a las casetas de peaje incluyendo conteos secretos de comparación, tal como lo requiere el contrato de interventoría en su Anexo 4, sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal e, área de aforo y recaudo, el cual se cita a continuación:
 - Montar y ejecutar operativos de control mediante visita a las casetas de peaje, que incluyan: revisión de libros de asistencia, conteos secretos de comparación, arqueos en las casetas de recolección, revisión de la boletería existente en caseta y oficina, arqueos administrativos, de caja menor y del dinero de recambio, revisión de planillas y registros.
5. No se evidenció que la interventoría haga seguimiento en tiempo real a las estaciones de peaje, lo cual es una obligación contractual consignada en el Anexo 4 del contrato de interventoría, sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal e, área de aforo y recaudo, y se cita a continuación:
 - Instalar equipos de video nuevos e independientes de los del concesionario de última generación que permitan visualizar claramente la categoría de cada vehículo, fecha y hora las cuales deberán estar sincronizadas con las de los equipos del concesionario, para la grabación de las 24 horas del día en cada uno de los carriles de cada una de las estaciones o casetas de peaje, con el fin de verificar los datos de tráfico obtenidos por el concesionario, la composición del tráfico y que los mismos coincidan con la realidad, este sistema deberá estar disponible para accederlo en tiempo real y sin retardos en la señal en las oficinas de la Interventoría y de la ANI. En caso de ser necesario el traslado de equipos servidores al *datacenter* de la ANI, estos deberán ser en formato BLADE. Este sistema deberá estar en funcionamiento a más tardar a los 60 días después de la fecha de la firma del acta de inicio del contrato de interventoría. El interventor deberá tener en sus archivos estos registros fílmicos desde el inicio de su contrato, los cuales deberán estar disponibles cuando la ANI o las autoridades los solicite.
6. No se evidenció que la interventoría lleve un inventario socioeconómico del proyecto, lo cual es una obligación consignada en el contrato de interventoría, Anexo 4, sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal g, área social:
 - Realizar un inventario socioeconómico sobre la industria, agroindustria y comercio asentado alrededor del derecho de vía, actualizable anualmente.
7. En relación con la página web de la interventoría, no se evidenció que el proyecto se pueda visualizar en tiempo real. Lo anterior es una obligación contractual consignada en el contrato de interventoría, en el Anexo 4, sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal a, área administrativa, y se cita a continuación:
 - Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (*layers*) sobre datos importantes del proyecto. Alguna información será clasificada solo disponible para la supervisión del proyecto y otra estará a disposición del público en general. Lo anterior según las disposiciones que considere la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura. La

información destinada al supervisor debe tener la opción de visualizar en video en tiempo real situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto, tales como: accidentes con pérdidas humanas, desastres naturales, derrumbes de gran proporción etc. Cada vehículo de la interventoría contará dentro de su equipo de carretera con una filmadora que permita hacer la interconexión mencionada.

8. Se evidenció que la interventoría en sus formatos de conteo y en los registros de la auditoría a sistemas de conteo del concesionario reportó porcentajes de confiabilidad inferiores al 99%; sin embargo, no se evidenció que la interventoría allegara un informe pormenorizados de los hechos, según lo requiere el contrato de interventoría en su Anexo 4, sección 4.1.2.2 Funciones generales, literal e, área de aforo y recaudo:
 - Estimar y verificar sin previo aviso la confiabilidad de los equipos de control de tránsito. Si la confiabilidad resulta ser inferior al 99%, el interventor deberá efectuar un análisis más pormenorizado de los hechos, con el fin de determinar el grado de confiabilidad en la operación y administración del recaudo de peaje y presentará un informe a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura.

9.1.2 Para la supervisión:

1. Teniendo en cuenta los incumplimientos a las obligaciones de la interventoría anteriormente descritos, no se evidencia la gestión efectiva por parte de la supervisión para velar por que el Interventor cumpla con varios de los apartes del contrato de interventoría. En consecuencia, la supervisión no cumple a satisfacción dos de sus funciones y actividades específicas consignadas en el manual de supervisión e interventoría (ver sección 9.3), las cuales se citan en seguida:
 - Numeral 21. Exigir al interventor el cumplimiento de sus funciones de conformidad con el contrato, y demás documentos que lo conforman y Manual de interventoría.
 - Numeral 28. Velar porque el Interventor este desarrollando correctamente el control a las actividades y obligaciones del Contrato de Concesión.
2. A 27 días del mes de febrero de 2018, no se evidenció la entrega por parte de la supervisión del informe mensual del mes de enero de 2018. Lo anterior incumple las obligaciones consignada en el Manual de Interventoría y Supervisión, en la sección 9.3 Funciones y actividades específicas de la supervisión, numerales 5 y 33:
 - Elaborar y presentar a los Gerentes un informe mensual sobre el estado de los proyectos objeto de supervisión.
 - Presentar informe mensual de supervisión detallando las actividades ejecutadas durante el periodo, así como la gestión efectuada, informando los avances así como las novedades evidenciadas y las acciones adelantadas.

9.1.3 Para las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual

1. Mediante radicado ANI 20185000011901 del 16 de enero de 2018, la supervisión del proyecto Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes aprobó el ingreso de un nuevo

subdirector técnico y operativo para esta interventoría, con una dedicación del 50%⁶. Sin embargo, este también fungía en ese momento como director de interventoría en el proyecto carretero IP Vías del Nus (con una dedicación del 100%⁷), hasta que el 23 de enero mediante radicado ANI 20183000019271 fue reemplazado como director de interventoría de dicho proyecto.

No obstante, de acuerdo con los soportes allegados a esta oficina, la supervisión del proyecto Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes si hizo la comprobación de la dedicación del profesional con la Vicepresidencia de Gestión Contractual, consultando las bases de datos allegadas por esa vicepresidencia en un correo electrónico del 01 de noviembre de 2017; sin embargo, estas bases de datos mostraban que el profesional contaba una dedicación del 50% en el proyecto IP Vías del Nus, por lo que se procedió a autorizar su ingreso.

De acuerdo con esto, el profesional tuvo una dedicación superior al 100%, con lo cual se evidencia ineffectividad en el control que se ejerce de manera conjunta entre la Vicepresidencia de Gestión Contractual y la Vicepresidencia Ejecutiva para prevenir que los contratistas de las interventorías contratadas por la ANI superen una dedicación del 100%. Este control es fundamental ya que está directamente relacionado con una obligación consignada en el Manual de Interventoría y Supervisión, sección 9.3. Funciones y actividades específicas de la supervisión, numeral 21:

- Exigir al interventor el cumplimiento de sus funciones de conformidad con el contrato, y demás documentos que lo conforman y Manual de Interventoría.

9.2 Recomendaciones

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

9.2.1 Para la Interventoría

1. Se recomienda establecer controles que garanticen que la dedicación del personal de la interventoría cumpla con las dedicaciones consignadas en el Contrato de Interventoría, Hoja de Datos, Personal y Plan de Cargas de Trabajo.
2. Diseñar una metodología para monitorear el control de invasiones a los predios del Estado, para de esta manera alertar a la ANI sobre los posibles riesgos en esta materia.

⁶ De acuerdo con el documento del contrato de Interventoría denominado Hoja de Datos del proyecto Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes.

⁷ De acuerdo con el Anexo 4 del contrato de Interventoría del proyecto Vías del Nus, tabla 3. Personal Mínimo Obligatorio y Cargas de Trabajo, fase de construcción, Directos de Interventoría.

3. Sugerir al concesionario la implementación de telepeajes que ayuden a reducir los tiempos de servicio de las estaciones actuales y disminuir los problemas de sobrecostos asociados al error humano.
4. Elaborar una matriz de riesgos del contrato de interventoría que precise los riesgos que son vulnerables por cuenta de la ejecución del mismo. Esta matriz permite mantener un autocontrol en la gestión de la interventoría, con miras a evitar situaciones que se salgan de control y que sean de responsabilidad de la misma.
5. Hacer seguimiento y conceptuar en los informes mensuales de interventoría sobre el personal social del concesionario.
6. Se recomienda implementar un método para medir el tiempo de respuesta del concesionario frente a reparaciones que requieran atención inmediata en la vía. Una opción para lograrlo puede ser mediante aplicaciones de cámaras geográficas y mensajería instantánea.
7. Se evidenciaron aguas empozadas, suciedad y en general una falta de atención en el Box Colulvert que fue entregado como parte de las obras del otrosí 9; en consecuencia se recomienda implementar acciones para conminar al concesionario en atender esta infraestructura con mayor diligencia.
8. Incluir el chequeo de las comunicaciones internas para la operación (e.g entre el control de operaciones y la policía, grúas o ambulancias) en el chequeo del equipo y funcionamiento del centro de control de operaciones de la vía.
9. Revisar las conexiones de WiFi y la disponibilidad del servidor del concesionario, puesto que al momento de realización de la auditoría estos servicios no estaban activos de acuerdo con lo reportado por el personal del concesionario.
10. Conciliar con el concesionario una metodología para calcular el avance de obra, de forma que se tenga un único indicador del avance general del proyecto en el cual estén de acuerdo tanto el concesionario como la interventoría y la supervisión del proyecto.
11. Conceptuar respecto a las defensas metálicas de la vía en el informe mensual. Para llevar este control, una opción puede ser incluir esta revisión en formatos que se diligencien contra el inventario que se tiene de la infraestructura.
12. Velar porque no transcurran largos periodos de tiempo entre la puesta en operación y el recibo formal de la infraestructura, pues esto puede generar deterioros y reparaciones que demorarán a futuro el recibo de tal infraestructura.
13. Hacer recomendaciones en materia técnica al concesionario por escrito y no solo verbalmente para facilitar su seguimiento.
14. Verificar las tarifas que se cobran en los peajes periódicamente como parte de la revisión que lleva la interventoría de estas infraestructuras. Para esto, es recomendable agregar este criterio en las listas de chequeo que se usan para dichas revisiones.

15. Implementar el uso periódico de un formato de verificación de infraestructura física en las básculas para poder llevar una trazabilidad del monitoreo, estado y operación de esta infraestructura.
16. Plantear soluciones al concesionario a las problemáticas detectadas en materia ambiental en los términos del Anexo 4 del contrato de interventoría, y consignar dichas soluciones en el informe mensual de interventoría.
17. Analizar y proponer al Concesionario las recomendaciones y expectativas de las comunidades y/o instituciones afectadas con el desarrollo y operación de la concesión, según lo requiere el Anexo 4 del contrato de interventoría.
18. Se recomienda complementar el seguimiento que hace la interventoría a las acciones preventivas para evitar que cualquier persona natural o jurídica utilice a las entidades públicas o privadas que participen dentro del proyecto, como instrumento para el lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción, en cumplimiento de la Ley aplicable. Lo anterior puede ser vía un certificado de la fiducia (SARLAFT).

9.2.2 Para la Supervisión

1. Solicitar a la interventoría el cálculo de confiabilidad en el sistema de recaudo, y en caso de que sea necesario, solicitar a la misma un análisis pormenorizado de las causas de una confiabilidad inferior al 99% y posibles alternativas de solución.
2. Se recomienda solicitar a la interventoría que incluya dentro de los informes mensuales un capítulo jurídico, en el cual se haga un seguimiento específico a los temas que aluden a esta área como el seguimiento de la expedición, validez y términos de las garantías que debe presentar el concesionario, la atención de solicitudes de la comunidad o entes de control del Estado, o la comunicación de sanciones derivadas de incumplimientos por parte del concesionario, así como a la trazabilidad de alertas y soluciones presentadas por la interventoría en materia jurídica, entre otros temas.
3. Se recomienda prever con suficiente anticipación los cambios dentro del equipo de apoyo a la supervisión, con el fin de que estos no impacten negativamente en las actividades de supervisión del contrato de concesión.
4. Se recomienda realizar una actualización periódica a las no conformidades abiertas en el plan de mejoramiento por procesos, con el fin de informar a la Oficina de Control Interno sobre los avances que se logran en torno al plan.

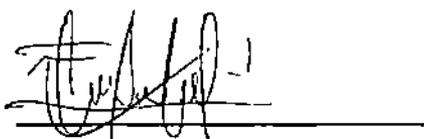
9.2.3 Para las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual

1. Se recomienda revisar los controles que se ejercen sobre el riesgo institucional de “Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)”, asociado al proceso de “Gestión Contractual y de seguimiento de infraestructura de transporte”, pues

se evidencia su materialización en la no conformidad 1 a las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual (ver sección 9.1.3 de este informe).

2. Se recomienda la identificación de un riesgo asociado con la vigilancia y cumplimiento contractual de los contratos de interventoría, ya que el descrito anteriormente, es demasiado amplio.

Elaboró:



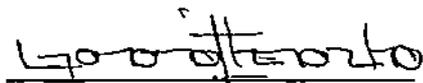
Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:



Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

A continuación se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño
- Anexo 6: Obras del otrosí No. 9 del contrato de concesión

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto carretero de concesión, se analiza la etapa operativa, y las actividades de construcción que se sostienen en el marco del otrosí 9 del contrato de concesión. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Se monitorean los diferentes riesgos que enfrenta el proyecto para avanzar hacia la entrega de las obras pendientes y la culminación del alcance inicial del contrato. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría consorcio R & Q - SERVINC, en virtud del contrato 087 de 2012 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por tercera ocasión en este proyecto a la interventoría consorcio R & Q - SERVINC, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.

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

Anexo 2: Verificación de antecedentes

ENTE DE CONTROL	ASUNTO	FECHA ENTRADA	FECHA RESPUESTA
CÁMARA DE REPRESENTANTES - DR. OSCAR HERNÁN SANCHEZ LEÓN	Derecho de petición preferencial - proyecto Fontibón - Facatativá - Los Alpes	07/02/2017	07/02/2017
SENADORA - CLAUDIA LÓPEZ	Solicitud de información s-2017-824	10/02/2017	17/02/2017
REPRESENTANTE A LA CÁMARA - OSCAR HERNÁN SANCHEZ LEÓN	Derecho de petición preferencial	23/02/2017	03/03/2017
SECRETARIA DE TRANSPARENCIA	Inconvenientes desarrollo de obras en el proyecto Fontibón - Facatativá - Los Alpes traslado ext17-00031727	11/04/2017	04/05/2017
GRUPO DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA	Traslado derecho de petición - grupo atención al ciudadano	27/04/2017	05/05/2017
DELEGADA SECTOR INFRAESTRUCTURA	Traslado del INVIAS solicitud vía Bogotá Facatativá Los Alpes director de vigilancia fiscal d de la contraloría	10/05/2017	17/05/2017
DIRECTOR DE VIGILANCIA FISCAL	Solicitud de información 2017-114573-82111-d variante sector Cartagenita	11/07/2017	18/07/2017
DELEGADA SECTOR DE INFRAESTRUCTURA	Invitación visita especial - contratante - at nro. 38 de 2017 - variante sector Cartagenina	18/08/2017	N/A (Oficio de carácter informativo)
DELEGADA CONCESIONES INFRAESTRUCTURA	Solicitud de información 2017-114573-82111-d variante sector Cartagena	29/09/2017	06/10/2017
DELEGADA CONCESIONES INFRAESTRUCTURA	Comunicación observación 2017-114573-82111-d variante sector Cartagenina	29/09/2017	19/10/2017

UNIDAD DE AUTOMOTORES - FISCALÍA 375 LOCAL	Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes solicitud grabaciones de las cámaras del domingo 27 de agosto de 2017 - peajes concesión	30/10/2017	31/10/2017
DELEGADA CONCESIONES INFRAESTRUCTURA	Queja entrega de tarjetas peaje 13	05/12/2017	19/12/2017
DIRECCIÓN DE VIGILANCIA FISCAL	Solicitud de información administrativa, jurídica y financiera - laudo arbitral contrato 937 de 1995 denuncia 2017-122513-Fontibón-Facatativa-Los Alpes	15/12/2017	21/12/2017
DELEGADA CONCESIONES INFRAESTRUCTURA	Respuesta comunicado solicitud de visita técnica en el municipio de Madrid, el cual fue recibida en nuestras instalaciones el día 27 de noviembre 2017 con rad. N. 3800.rad. Sep. 2017-560-1172232	20/12/2017	N/A (Oficio de carácter informativo)
CONTRALORÍA DE CUNDINAMARCA	Derecho de petición traslado por competencia denuncia radicada 20175000386241 revisión del contrato ICCU -115.	02/01/2018	N/A (Oficio de carácter informativo)
DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	Traslado recurso de reposición en subsidio de apelación CCFC S.A.S. rad 20185600056642.	24/01/2018	N/A (Oficio de carácter informativo)

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

Plazos estimados para el contrato de Concesión.

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	30 de junio de 1995
Fecha de terminación estimada	22 de agosto de 2024
Plazo actual estimado del contrato (años)	29
Fecha acta de inicio	25 de septiembre de 1995
Contrato modificatorio	28 de septiembre de 2001
Inicio etapa de construcción Fase I	29 de octubre de 2001
Finalización etapa de construcción Fase I	27 de marzo de 2004
Inicio etapa de operación	27 de marzo de 2004
Plazo etapa de operación	240 meses
Terminación de etapa de operación	27 de marzo de 2024
Suscripción otrosí 9 – Culminación obras Fase II	17 de diciembre de 2014
Acta de inicio de obras del otrosí 9 – Culminación obras Fase II	enero de 2015
Finalización de obras otrosí 9 – Culminación obras Fase II	marzo de 2018

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 0937 de 1995.

Datos asociados a la conformación de la Concesión CCFC S.A.

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	Proyectos de Infraestructura S.A.	50.49
	BANCA DE INVERSIÓN COLOMBIANA S.A. CORPORACIÓN FINANCIERA	25.50
	INVERSIONES CONCRETO S.A.	24.00
	VALORA S.A.	0.005

	COMPAÑÍA DE INVERSIONES EN INFRESTRUCTURA S.A.	0.005
	TOTAL	100

Fuente: Página web de la ANI, febrero de 2018.

Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio R&Q-Servinc
Representante Legal	Pablo Enrique Fuenzalida Alarcón
Valor inicial del Contrato	\$ 3.714.447.844
Otrosí No. 1 – Por obras adicionales	\$ 1.165.371.344
Otrosí No. 2 – Por plazo adicional construcción	\$ 2.679.124.980
Otrosí No. 3 - Por plazo adicional operación y mantenimiento	\$ 309.537.320
Total	\$7.868.481.488
Plazo	65 meses
Fecha de Inicio del Contrato	06 de noviembre de 2012
Fecha de terminación del Contrato	06 de abril de 2018

Fuente: Información tomada de Project Online, herramienta de seguimiento de proyectos de la ANI.

Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	COMPOSICIÓN ACCIONARIA INTERVENTORÍA	
	R & Q INGENIERÍA COLOMBIANA S.A.	73%
	SERVICIOS DE INGENIERIA Y CONSTRUCCIÓN LTDA – SERVINC LTDA.	27%
	TOTAL	100%

Fuente: página web de la ANI, febrero de 2018.

Anexo 4: Metodología de la auditoría

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

Solicitud de Información: El 31 de enero de 2018, por medio de correo electrónico, se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada en medio magnético el 06 de febrero de 2018. En reunión de comité de seguimiento del 06 de febrero de 2018 fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto y a la interventoría.

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

Entrevistas: Se asistió a comité de seguimiento del proyecto el día 05 de febrero de 2018, en el cual se trataron diferentes temas relevantes para el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el día 08 de febrero de 2018, referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada, y relacionada en el inventario documental el día 15 de febrero de 2018.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, el día 14 de febrero de 2018, verificando el estado de la infraestructura del proyecto. Se verificó el estado general del tramo de la vía, además de las labores de mantenimiento rutinario que se vienen realizando a lo largo del corredor.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se amplían en el capítulo 8 del presente informe.

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

Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura documental	14/02/2018	8:00 a.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto	14/02/2018	8:20 a.m.
Aplicación de la MED: gestión administrativa, técnica y financiera	14/02/2018	8:40 a.m.
Aplicación de la MED: gestión jurídica, ambiental, social, predial y de aforos y recaudo	14/02/2018	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	14/02/2018	6:00 p.m.
Recorrido al proyecto (se definirán los sitios puntuales a visitar:	15/02/2018	8:00 a.m.

intervenciones, peaje, pesajes, CCO, entre otros)		
Cierre de auditoría de recorrido	15/02/2018	4:00 p. m.

Fuente: Elaboración propia.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La revisión documental de la auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría, consorcio R & Q - SERVINC, en la ciudad de Bogotá. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido en el alcance de esta auditoría técnica.

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

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

- Hallazgos en término de la Contraloría General de la República
- Finalización y entrega de obras del otosí 9 al contrato de concesión

A lo largo de la reunión desarrollada en las oficinas del interventor, se pudo corroborar la información suministrada con documentos de soporte e inspección visual del auditor en campo, quedando pendientes varios soportes, allegados entre el 22 y el 26 de febrero de 2018.

Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

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

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁸

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

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio, se hace con base en la tabla de calificación de la MED.

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma Incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El Interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciales en la Auditoría, del criterio evaluado.

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

⁸ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 17 y 18 de octubre de 2017.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

- 1. Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.
- 3. Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4. Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.
- 5. Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
- 6. Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación, entre otros.

7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

Anexo 6: Obras del otrosí No. 9 del contrato de concesión

De acuerdo con los reportes más recientes de la interventoría como soporte a la revisión documental de esta auditoría, las obras del otrosí No. 9 tienen un avance general del 100%, lo cual se verificó en la visita de campo de la auditoría. A continuación se presenta el listado de todos los entregables de dicho otrosí y sus modificaciones contractuales:

Otrosí No. 9
A. Construcción del enlace a desnivel en Tres Esquinas - K3+220, según rediseño contratado en el Contrato adicional No. 01 de 2010 al contrato de concesión
B. Ajustes a estudios y diseños y construcción del enlace a desnivel en la glorieta Toreros - K7+300
C. Construcción de la segunda calzada desde el peaje Corzo hasta la entrada al municipio de Facatativá en los tramos: C1: K16+850 - K20+900, C2: K20+900 - K22+800
D. Los ajustes a los estudios y diseños y la construcción del enlace a desnivel entrada a Bojacá - K20+900
E. Los ajustes a los estudios y diseños y la construcción del puente vehicular sobre el río Botello en la nueva calzada en el K21+300
F. Los ajustes a los estudios y diseños y la construcción del puente vehicular sobre el ferrocarril en la nueva calzada en el K21+100
G. La reposición de las entradas hoy existentes a las fincas de conformidad con el Anexo 1
H. Los estudios y diseños y la construcción del retorno a nivel en la Estación de Peaje El Corzo - K16+950
I. Los estudios y diseños y la construcción del puente vehicular sobre el río Botello en la calzada existente en el K21+300
J. Los estudios y diseños y la construcción del puente vehicular sobre el ferrocarril en la calzada existente en el K21+100
K. Los estudios y diseños y la construcción de un puente peatonal en el sitio que defina la ANI, con su espacio público y sus paraderos
L. Los estudios y diseños y la construcción de una cicloruta de aproximadamente 6,5 km de longitud y 2m de ancho entre el final de la variante Madrid y la entrada a Cartagenita - K22+800
M. Los estudios y diseños del PEMP de la antigua estación del ferrocarril K3+200
N. El diseño y la construcción de la adecuación al uso público del box couvert K15+980
Obras de las etapas subsiguientes
A. La construcción de la segunda calzada desde el peaje Corzo a la entrada del municipio de Facatativá, tramo K24+400 - K26+321
B. Enlace Funza-Mosquera a desnivel K6+150
C. Construcción del tercer carril en la doble calzada Bogotá – Mosquera
D. Obras requeridas una vez aprobado el PEMP de la antigua estación de ferrocarril en el K3+200
Modificadorio No. 2 al otrosí No. 9

<p>L. Los estudios y los diseños de una cicloruta de seis punto cinco (6.5) kilómetros de longitud y de dos (2) metros de ancho, entre el final de la variante a Madrid PK14+800 hasta la vereda el Corzo PK 20+650, saliendo de la vereda el Corzo un ramal hacia Bojacá de 300 metros y nuevamente desde la vereda el Corzo en el PK20+950 hasta pasar el río Botello al PK21+300.</p>
<p>O. Los ajustes a los estudios y diseños y la construcción de un enlace a nivel en la intersección de Cartagenita hacia Zipacón en el Pk22+980 al PK32+163 incluyendo la construcción de la segunda calzada desde el PK22+8" al PK22+980.</p>
<p>P. Los estudios y diseños y la construcción del puente peatonal y dotación de mobiliario urbano, tales como una zona dura, paraderos y canecas, (similar al que se tiene en el puente de El Diamante), en el sector de Tres Esquinas, del proyecto denominado "espacio conmemorativo del tren de la Sabana" contemplado en el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP de la antigua estación del ferrocarril.</p>
<p>Q. Los estudios y los diseños y la construcción de una cicloruta de uno punto noventa y siete (1.97) kilómetros de longitud y de dos (2) metros de ancho, desde donde terminan los 6.5 kilómetros del literal L (PK 21+300) y el empalme con el espacio público a la entrada a Cartagenita, dando la vuelta por la parte norte del enlace a nivel en la intersección de Cartagenita hacia Zipacón del literal O.</p>
<p>R. Los estudios y los diseños y la construcción de una caseta de control con todos los equipos necesarios para controlar el paso del ferrocarril en el sector de Tres Esquinas.</p>
<p>S. El diseño y la construcción del acceso hacia la hacienda San Marino en el PK18+590 y otros y el acceso a la vereda Moyano en le PK21+310.</p>
<p>Estudios y diseños con cargo a remanentes</p>
<p>2.1 Los ajustes a los estudios y diseños en planta y perfil en FASE III sin el componente predial del tercer carril de 3.65 metros de ancho Bogotá – Mosquera en ambas calzadas desde el PK1+400 al PK 6+000 y el diseño de las estructuras afectadas.</p>
<p>2.2. Los estudios y diseños en planta y perfil en FASE III sin el componente predial del tercer carril de 3.65 metros de ancho Bogotá – Mosquera en ambas calzadas desde el PK0+000 al PK.01+400, el diseño de las estructuras afectadas y los estudios y diseños en FASE III sin el componente predial de los retornos a desnivel Bogotá – Bogotá localizado antes del peaje del Río Bogotá y Mosquera – Mosquera localizado después del peaje del Río Bogotá.</p>
<p>2.3. Los estudios y diseños FASE III sin el componente predial del enlace a desnivel Funza – Mosquera en el PK 0+6+000 aproximadamente.</p>
<p>2.4. Los estudios y diseños FASE III sin el componente predial de los dos (2) puentes vehiculares sobre el río Bogotá al inicio de la Concesión de tres (3) carriles cada uno.</p>