

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2017-102-003757-3
Fecha: 03/03/2017 16:43:19->102
FUN: LUIS FERNANDO MEJIA -500
Anexos: Informe (23 folios)



Bogotá D.C

PARA: LUIS FERNANDO MEJIA GOMEZ
Vicepresidente Ejecutivo

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS (PEI 47).

Apreciado doctor Mejía:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS (PEI 47) realizada los días 13 y 14 de febrero de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

| Proyecto / Objeto de la auditoría | No Conformidades | Recomendaciones | Observaciones/ Buenas Prácticas |
|---|------------------|-----------------|---------------------------------|
| Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS (PEI 47) | 7* | 16* | 4* |

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación.

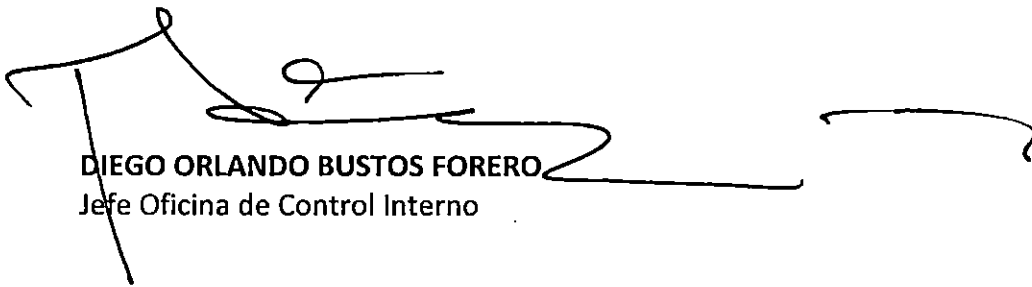
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora

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

sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.


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

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Javier Humberto Fernandez – Gerente Vicepresidencia Ejecutiva
Patricia Bernal García – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

Anexo: Informe 23 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 
Nro Borrador: 2019 1020005613



Agencia Nacional de
Infraestructura

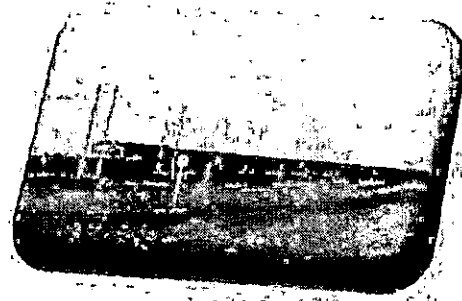
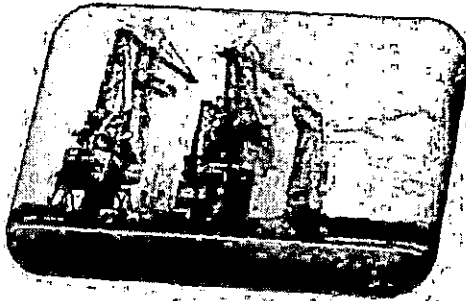


TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto
carretero, Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS
(PEI 47)

2016



CONTENIDO

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | OBJETIVOS | 4 |
| 2. | ALCANCE..... | 4 |
| 2.1. | Componentes Analizados | 5 |
| 2.2. | Información de Contratos..... | 5 |
| 3. | METODOLOGÍA..... | 7 |
| 4. | MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL..... | 8 |
| 5. | VERIFICACION DE ANTECEDENTES..... | 9 |
| 6. | DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA | 16 |
| 6.1 | Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría..... | 16 |
| 6.2 | Descripción del proyecto a auditar..... | 17 |
| 6.3 | Temas abordados de manera específica: | 21 |
| 6.3.1 | Avance y terminación de las obras terminadas en los trayectos 3A y 10, correspondientes al par vial de Gachancipá y doble calzada de Puente de Boyacá | 21 |
| 6.3.2 | Condiciones de operación y mantenimiento del corredor concesionado | 22 |
| 6.3.3 | Otro síes 18 y 19 suscritos por la entidad en dicho periodo de tiempo..... | 24 |
| 6.3.4 | Obras adicionales tramitadas en convenio con entes municipales y gubernamentales para mitigar impactos del proyecto concesionado..... | 25 |
| 6.3.5 | Revisión general del tribunal de arbitramento instaurado por el concesionario en noviembre de 2016 | 26 |
| 6.4 | Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED | 27 |
| 7. | VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR | 27 |
| 7.1 | Evaluación del desempeño de la Interventoría | 31 |
| 7.1.1 | Desempeño del componente administrativo. | 32 |
| 7.1.2 | Desempeño del componente técnico..... | 34 |
| 7.1.3 | Desempeño del componente ambiental | 36 |
| 7.1.4 | Desempeño del componente predial | 37 |
| 7.1.5 | Desempeño del componente aforos y estadística..... | 38 |
| 7.1.6 | Desempeño del componente social | 40 |
| 7.1.7 | Desempeño del componente financiero | 41 |
| 7.1.8 | Desempeño del componente jurídico | 41 |
| 8. | REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 42 |

| | | |
|-------|--|----|
| 8.1 | No Conformidades..... | 42 |
| 8.1.1 | Para la Interventoría..... | 42 |
| 8.1.2 | Para la supervisión..... | 43 |
| 8.2 | Recomendaciones | 43 |
| 8.2.1 | Para la Interventoría..... | 43 |
| 8.2.2 | Para la Supervisión..... | 44 |
| 8.3 | Buenas prácticas y observaciones | 44 |

INDICE DE TABLAS

| | | |
|----------|---|----|
| Tabla 1 | Datos de los contratistas evaluados..... | 5 |
| Tabla 2 | – Plazos estimados para el contrato de Concesión | 6 |
| Tabla 3 | – Datos asociados a la conformación de la Concesión BTS..... | 6 |
| Tabla 4 | – Datos asociados a la Firma Interventora | 7 |
| Tabla 5 | – Datos asociados a la Firma Interventora | 7 |
| Tabla 6 | Antecedentes informes Contraloría General de la República | 10 |
| Tabla 7 | - Antecedentes actuaciones otras instancias de control..... | 11 |
| Tabla 8 | . Relación de Observaciones PMP y su avance..... | 13 |
| Tabla 9 | . Temas programados para la Auditoría..... | 16 |
| Tabla 10 | – Descripción de tramos del proyecto..... | 19 |
| Tabla 11 | . Pretensiones de la demanda arbitral del concesionario..... | 26 |
| Tabla 12 | . Calificación MED..... | 28 |
| Tabla 13 | . Resultados de calificación MED de febrero de 2013..... | 28 |
| Tabla 14 | . Resultados de calificación MED de marzo de 2014..... | 29 |
| Tabla 15 | . Resultados de calificación MED de marzo de 2015..... | 29 |
| Tabla 16 | . Resultados de calificación MED de febrero de 2016..... | 30 |
| Tabla 17 | . Índice de estado BTS - Octubre de 2016..... | 35 |

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

| | | |
|---------------|--|----|
| Ilustración 1 | . Ubicación del Proyecto..... | 18 |
| Ilustración 2 | . Ilustración 2. Avance en la gestión predial Enero de 2017..... | 38 |

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera, Briceño – Tunja - Sogamoso, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el comportamiento que tiene la etapa de operación del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances que precisa esta etapa y el cumplimiento de las obras terminadas en el año 2016.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, BTS y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Interventoría BTS.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en marzo del año 2015, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría para el año 2016, además de los temas estratégicos definidos en el marco de esta auditoría. De esta manera se relaciona lo ocurrido en el año 2016 derivado del avance que adelanta el proyecto en las obras terminadas de los trayectos 3A y 10, correspondientes al par vial de Gachancipá y doble calzada de Puente de Boyacá. Es pertinente también evaluar los otros 18 y 19 suscritos por la entidad en dicho periodo de tiempo, asimismo verificar el estado de avance de los hallazgos generados por la Contraloría en las auditorías regulares del año 2009 y 2010, y revisión general del tribunal de arbitramento instaurado por el concesionario a finales de 2016..

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas de MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la concesión, BTS; se hace un análisis de los otros 18 y 19 conforme a las obras de la variante por Tocancipá, paso urbano de Tocancipá y puente peatonal Tocancipá, las cuales se culminaron por parte del concesionario el año 2016, es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interventoría BTS en virtud del contrato 486 de 2015.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por cuarta ocasión, en ocasiones anteriores se ha realizado a 2 interventorías diferentes a la actual y es la primera vez que el Consorcio Interventoría BTS es auditado por la OCI, lo cual permite ver una comparación de las actuaciones de las diferentes interventorías en el marco del mismo proyecto, se denota la trazabilidad de las actuaciones referida a los componentes analizados y a las recomendaciones planteadas.

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

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

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".

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

| Clase | Detalle del Contrato | Número | Contratista |
|---------------|---|------------------|------------------------|
| Concesionario | Concesión para que realice por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento de los trayectos, la prestación de los servicios y el uso de los servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVÍAS (Luego Inco, hoy ANI) dados en concesión, al trayecto Briceño-Tunja-Sogamoso. | No. 0377 de 2002 | CSS Constructores S.A. |

| | | | |
|---------------|---|-----------------|-----------------------------|
| Interventoría | Realizar la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable. Jurídica, económica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial, seguros, riesgos, de aforo y recaudo, y de gestión de calidad del contrato de concesión no. 0377 de 2002: "Briceño-Tunja-Sogamoso". | No. 486 de 2015 | Consorcio Interventoría BTS |
| Supervisor | Profesional por prestación de servicios, Contratista. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto BTS. | No. 012 de 2017 | Ing. Patricia Bernal |

Tabla 2 – Plazos estimados para el contrato de Concesión

| ETAPAS CONTRATO | FECHAS ASOCIADAS |
|--|--------------------------|
| Fecha de suscripción del contrato | 23 de septiembre de 2002 |
| Inicio de etapa de diseño y programación | 23 de septiembre de 2002 |
| Inicio de etapa de construcción | 28 de agosto del 2004 |
| Inicio de etapa de operación* | 28 de enero de 2011 |
| Fecha de Terminación Estimada | Año de 2026** - 2033*** |

*Fecha de inicio de entrada en operación de tramos construidos o habilitados.
 **Estimación de acuerdo al ingreso esperado del proyecto, según proyección de la interventoría.
 ***Por plazo son 30,5 años, pero se condiciona a lo que primero ocurra ingreso o plazo.
Fuente: Informe de Interventoría, enero de 2017.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto BTS se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión BTS

| COMPOSICIÓN ACCIONARIA | ACCIONISTAS | % DE PARTICIPACION |
|------------------------|--|--------------------|
| | LUIS FERNANDO SOLARTE VIVEROS | 4,99998 |
| | GABRIEL DAVID SOLARTE VIVEROS | 4,99998 |
| | DIEGO ALEJANDRO SOLARTE VIVEROS | 4,99998 |
| | CARLOS ALBERTO SOLARTE | 49,98931 |
| | NELLY BEATRIZ DAZA DE SOLARTE | 25 |
| | MARIA VICTORIA SOLARTE DAZA | 4,99998 |
| | LUIS FERNANDO SOLARTE MARCILLO | 4,99998 |
| | CARLOS ANDRÉS SOLARTE ENRÍQUEZ | 0,00356 |
| | CLAUDIA BIBIANA SOLARTE ENRÍQUEZ | 0,00356 |
| | PAOLA FERNANDA SOLARTE ENRÍQUEZ | 0,00356 |
| | COMUNIDAD DE LUIS FERNANDO SOLARTE VIVEROS, CARLOS ALBERTO SOLARTE Y OTROS | 0,00009 |
| | TOTAL | 100% |



| | | |
|--|--|---|
|  <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p> | <p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS</p> |  |
|--|--|---|

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

| DATOS FIRMA INTERVENTORA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO | |
|---|-----------------------------|
| Nombre de la Interventoría | Consorcio Interventoría BTS |
| Representante Legal | Jaime Salcedo Castro |
| Valor inicial del Contrato | \$7.093.699.777 |
| Total | \$7.093.699.777 |
| Tiempo | 36 meses |
| Fecha de Inicio del Contrato | 23 de octubre de 2015 |
| Fecha de terminación del Contrato | 23 de octubre de 2018 |

Fuente: Información tomada del Contrato 486 de 2015.

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

| DATOS FIRMA INTERVENTORA | |
|--------------------------|-------------|
| Supering SAS | 65% |
| Interpro SAS | 35% |
| TOTAL | 100% |

Es importante señalar que la actual interventoría lleva una ejecución del 44% del tiempo del contrato y es la primera vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI.

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. En este sentido, la Agencia Nacional de Infraestructura cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de Auditoría Técnica (Procedimiento EVCI-P-003) dentro del programa de Evaluación y Control Institucional.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: 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 la Vicepresidencia de Ejecutiva, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 25 de enero de 2017, allegado mediante correo del 25 y 27 de enero de 2017. En reunión de plan de regularización del 31 de enero se comentó los fines pertinentes de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto en donde se complementó información sobre lo que se auditaría.



Diligenciamiento de papeles de trabajo: Mediante estos documentos se pretendió realizar un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros) estas se evidencian principalmente en la MED.

Entrevistas: Se asistió a comité de regularización del proyecto en las instalaciones de la ANI el día 31 de enero de 2017, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión, junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 13 y 14 de febrero en la ciudad de Tunja, Boyacá con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

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

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a sitios específicos del corredor vial, verificando de manera especial estaciones de peaje, pesaje, tramos en operación y las obras ejecutadas durante el año 2016; asimismo, se verifican las obras pendientes de culminación como cunetas, señalización, entre otros.

Plan de mejoramiento Interno: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisó el avance a la fecha del plan. Se resalta que en la primera y segunda evaluación MED se realizó a la misma interventoría lo cual permite ver la trazabilidad de mejora y la supervisión también sigue siendo a cargo del mismo supervisor.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 6, 7 y 8 del presente informe.

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 SS.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508

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

- o Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 0377 de 2002, otro si y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 486 de 2015)
- Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- Apéndices del contrato de Interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto BTS, generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría.

Se evidencia que 6 de los 8 hallazgos que mantiene el proyecto fueron revisados por la comisión auditora de la CGR pero fueron declarados como no efectivos, por lo cual impone la necesidad de reevaluar las unidades de medida apuntando a lograr evidenciar las medidas correctivas y preventivas que ataquen la causalidad del hallazgo, para que una vez vuelvan a ser revisados se logre el cierre de los mismos. Los 2 hallazgos que no han sido revisados están pendientes de completar sus unidades de medidas para que posteriormente sean revisados por la CGR.

Tabla 6- Antecedentes informes Contraloría General de la República

| NO. | DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGOS | ESTADO DEL HALLAZGO | VENCIMIENTO | AVANCE |
|-----|--|-----------------------------|-------------------------|---|
| 252 | H242-35 Administrativo. Las áreas de servicio del proyecto no prestan los servicios adecuadamente. En Tocancipá (Tramo 1), se evidenció que falta mantenimiento en los baños públicos, los teléfonos públicos fijos están fuera de funcionamiento, los radares suministrados a la policía de carreteras no cuentan con cámaras, de tal forma que no se puede obtener prueba para el levantamiento de los comparendos, no hay una planta para el suministro de energía y el área de restaurante está subutilizada. El área de servicio de Chocontá en el Trayecto 6, esta sellado por la Alcaldía por falta de licencia de construcción, por lo tanto no se presta el servicio. | Replanteado - abierto | 30 de junio de 2017 | 50% |
| 244 | H244-37 Administrativo. Retraso en la ejecución de las obras previstas en 6 de los 14 trayectos, que a la fecha deben tener un avance aproximado del 94%, lo que puede influir en la prestación del servicio previsto, en contra de los intereses del Estado. Evidenciando. | Replanteado - abierto | 30 de junio de 2017 | 75% |
| 306 | H306-99 Administrativo. Mediante Oficio 100-Radicado A.M. -0911 de 26 de mayo de 2009, del Alcalde Municipal de Paipa, indicó que el POT del Municipio, elaborado en el año 2000, establece que es necesaria una variante, mientras que el concesionario, sin ningún acuerdo, inició la ampliación de la doble calzada por la carrera 24. Se verificó que este sector que corresponde al Trayecto 15, es uno que presenta atrasos en su ejecución, de tal forma que el avance entre 2009 y 2010 es mínimo, indicando que no son efectivas gestiones de acuerdo con la administración municipal para la terminación del proyecto. | Replanteado - abierto | 31 de diciembre de 2016 | 100% - Pendiente de verificación de la CGR. |

| | | | | |
|--------|---|-----------------------------|-------------------------------|--|
| 376 | H376-29 Disciplinario y Fiscal. No es claro como el ingreso esperado pasa de 1,2 billones de 2002 a 1,8 billones, debido a que si bien es cierto se transforma un proyecto de tres carriles a uno de segunda calzada, el soporte presentado a la Contraloría, como es el concepto de la Interventoría, no aclara el incremento del ingreso esperado en 600.000 millones de 2002 | Replanteado - Abierto | 31 de marzo de 2017 | 71% |
| 377-30 | H 42-59 - AR2007 - Administrativo Tramos del proyecto. En el documento final de ajuste de cláusulas de septiembre 29 de 2005 del Contrato de Concesión 0377 de 2002, se excluyeron del proyecto los tramos 8, 9, 10, 11, 17 y 18 y se eliminaron todas las obligaciones del tramo 3. Luego de tan sólo 4 meses se incluyeron nuevamente los tramos 8, 9, 10 y 17 por un valor de \$368.950 millones de diciembre de 2005 que el INCO se comprometió a aportar, aunado a ello, la entidad sólo necesitó 2 días para analizar y aprobar la propuesta presentada por el concesionario, de acuerdo al documento suscrito en enero 27 de 2006. Así mismo, se comprometieron recursos provenientes del convenio interadministrativo INCO – INVIAS firmado en virtud de la devolución de parte de la vía concesionada y mediante el cual INVIAS aportó \$30.000 millones a INCO para el mantenimiento de los mencionados tramos. H377-30 AR2010 - DISCIPLINARIO, FISCAL Y PENAL -Se evidencia que el valor de las obras para la construcción de los trayectos 8, 9, 10 y la rehabilitación del 17, pactadas en la cláusula segunda del acta de modificación del 27 de enero de 2006, posiblemente estaría por encima del "Resumen ejercicio de Compensación" en \$72.108 millones de 2005, debido a que al utilizar los precios por kilómetro de dicho estudio suministrado por la Entidad a la Contraloría, el valor de las obras costarían \$296.842 millones y no \$368.950 millones, ocasionando un posible mayor pago en el proyecto. Con lo que se configura un presunto detrimento al patrimonio del Estado por \$72.108 millones de 2005, los cuales actualizados a pesos de junio de 2011 ascienden a \$92.501.7 millones. | Replanteado - Abierto | 31 de marzo de 2017 | 86% |
| 379 | H379-32 Disciplinario, fiscal y penal. Se evidenció que según autorización impartida por INCO, mediante Acta de acuerdo de fecha 15 de enero de 2010, el Concesionario inició la gestión predial de los 87 predios requeridos para la construcción de la Variante de Puente de Boyacá, a pesar que este Trayecto no estaba incluido en el alcance del Contrato de Concesión Vial No 0377-2002 Briceño- Tunja- Sogamoso y sus correspondientes modificaciones contractuales, lo cual configura un presunto detrimento al patrimonio del estado en cuantía de \$1.243,0 millones de junio de 2011, valor correspondiente al costo de los 11 predios comprados y pagados efectivamente con cargo a los dineros de la fiducia constituida, según reporte predial suministrado por la Entidad | Abierto | 31 de marzo de 2017 | 86% |
| 382 | H382-35. Disciplinario y penal. Del análisis del adicional No 2 del 23 de febrero de 2010 se concluye que el objeto adicionado y su plazo no sigue con las condiciones del contrato inicial, puesto que el tramo no corresponde al mismo corredor vial y las obras que se requieren son únicamente para construir las y/o rehabilitarlas y posteriormente a esto, a la vía se le hará mantenimiento por un lapso de tiempo de tres (3) años después del cual se devolverá a Invias; esto sin tener en cuenta que el plazo para mantenimiento y operación del contrato de concesión No 0377 de 2002 va desde el 26 de enero de 2011 y hasta | Abierto | 31 de diciembre de 2016 | 100% - Pendiente de cierre por parte de la CGR. |

| | | | | |
|-----|---|-----------------------------|--------------------------|------|
| | que se obtenga el ingreso esperado que puede variar entre 30 y 45 años, es decir que se está adicionando a la concesión un contrato de obra con posterior mantenimiento. | | | |
| 383 | H383-36 Disciplinario. Se observó que con la suscripción del Documento Final de Ajuste de Cláusulas del Contrato de fecha 29 de septiembre de 2005, se cambiaron los términos de ejecución del contrato para obtener el ingreso esperado, puesto que inicialmente dicho termino era 20 años con un margen de riesgo de 5 años, es decir hasta un máximo de 25 años y se cambió a 30 años con un margen de riesgo de 15 años, es decir hasta un máximo de 45 años, como consecuencia de esto se mejoraron sin justificación las condiciones del Concesionario (de 5 a 15 años), en términos de margen para obtener el ingreso esperado, lo cual directamente afecta positivamente el riesgo comercial que está a cargo del Concesionario. | Replanteado - abierto | 28 de febrero de 2017 | 100% |

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional 2017 (Febrero), Oficina de Control Interno ANI.

Una vez verificados los hallazgos del proyecto se evidencia que la actuación que ha tenido la entidad para poder llevar a cabo su cierre ha sido proactiva pero no efectiva, ya que 6 de los 8 hallazgos a pesar de haber cumplido sus unidades de medida no atacaron la causalidad del hallazgo según lo verificó la CGR, los 2 hallazgos restantes aún no han sido verificados por la CGR.

Dadas las nuevas estrategias de revisión de las unidades de medida de los hallazgos, se verifica que atacan con mayor claridad la causalidad de los mismos lo cual apunta a tener mayor probabilidad de cierre y sea posible lograr la efectividad de las unidades de medida planteadas.

Es preciso que la interventoría siga asesorando y acompañando a la entidad para aportar al cumplimiento de las unidades de medida planteadas por la supervisión que precisen efectividad a la causalidad para el cierre de los hallazgos de reformulación y de los que no han sido revisados; asimismo la supervisión debe insistir en el cumplimiento de los plazos previstos para allegar las unidades de medida propuestas y completar los planes de mejoramiento en tiempo.

Se consultó ORFEO²; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 7- Antecedentes actuaciones otras instancias de control

| INSTANCIA | DETALLE | ESTADO |
|--|---|-------------------------------------|
| FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN | <ul style="list-style-type: none"> - Correo 20164090901172 del 5 de octubre de 2016, solicitud de información. Se dio respuesta el 10 de Octubre de 2016 mediante oficio 20165000316411. - Oficio 20164090973592 del 27 de octubre de 2016, solicitud de videos. Se dio respuesta el 9 de Noviembre de 2016 mediante oficio 20165000351331. | Se han contestado todos los oficios |
| CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA | Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes. | No aplica |

² Sistema de gestión documental Interno - ANI



| | | |
|---|---|---|
| <p>PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20164090555562 del 01 de julio de 2016; apertura de investigación disciplinaria. Se dio respuesta el 22 de junio de 2016, con oficio 20165000182041. - Oficio 20164090592432 del 13 de julio de 2016, remisión por competencia. Se dio respuesta el 3 de agosto de 2016 con radicado 20161000231841. - Oficio 20164090609022 del 18 de julio de 2016, SIAF124427-2016. Se dio respuesta el 22 de julio de 2016 con radicado 20164020217791. - Oficio 20164090613052 del 19 de julio de 2016, Radicado IUC-D-2016-53-864612. Se dio respuesta el 25 de julio de 2016 con radicado 20165000219471. - Oficio 20164090631212 del 25 de julio de 2016, derecho de petición. Se dio respuesta el 1 de agosto de 2016 con radicado 20161000228631. - Oficio 20164090862132 del 26 de septiembre de 2016, solicitud de información. Se dio respuesta el 29 de septiembre de 2016 con radicado 20166050304591. - Correo 20164090923172 del 12 de octubre de 2016, Visita ANI 13 y 124 de octubre. Se dio respuesta el 12 de octubre de 2016 con radicado 20165000320521. - Oficio 20174090000452 del 2 de enero de 2017, actuación preventiva. Se dio respuesta el 5 de enero de 2016 con radicado 20175000002491. | <p>Se han contestado todos los oficios.</p> |
| <p>SUPERINTENDE NCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20174090094702 del 30 de enero de 2017, Derecho de petición. Se dio respuesta el 1 de febrero de 2017 con radicado 20175000027311. - Oficio informativo 20174090143502 del 10 de febrero de 2017, invitación mesa de trabajo, accidentalidad paso urbano Duitama. | <p>Se han contestado todos los oficios.</p> |
| <p>MINISTERIO DE TRANSPORTE</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20164090953372 del 21 de octubre de 2016, Traslado de oficio. Se dio respuesta el 27 de octubre de 2016 con radicado 20165000337841. | <p>Se han contestado todos los oficios.</p> |
| <p>CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO</p> | <p>Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.</p> | <p>No aplica</p> |
| <p>CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> | <p>Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.</p> | <p>No aplica</p> |

Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en marzo 2014 y marzo de 2015, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

Tabla 8. Relación de Observaciones PMP y su avance

| Numero | No conformidades dadas en auditorías anteriores | Observaciones | Avance % |
|--------|--|---|----------|
| 1253 | Se recomienda a la Gerencia del Grupo Carretero 1 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, generar un informe ejecutivo actualizado a todas las Vicepresidencias, Presidencia de la ANI y a ésta oficina asesora, sobre todos los temas que están incidiendo en la "no terminación" de la doble calzada del proyecto, con el apoyo permanente de la Interventoría. Este informe deberá ser herramienta fundamental para direccionar aspectos que en éstos momentos requieren de definiciones y estrategias, tanto al interior de nuestra entidad, como con organismos y entidades de orden territorial y nacional | Mediante reunión del 16/12/15, se informa que mediante la ficha presidencial se observan el estado general del proyecto. | 100% |
| 1257 | Se deberá requerir al concesionario de manera permanente para la intervención de los puntos aún por rehabilitar, con el apoyo del supervisor de la ANI para éstos efectos ya que en el último informe de Interventoría (del mes de diciembre de 2012), ésta auditoría no evidencio los soportes a estas acciones. | Mediante reunión del 16/12/15, se informa que existen varias comunicaciones en donde se ha revisado y se ha solicitado al concesionario sobre el tema; sin embargo, se revisa el avance en febrero de 2016 mediante el informe mensual de interventoría del mes de Enero de 2016 bajo radicado 20164090107852, donde en el numeral 5.4 Seguimiento Cronograma de Actividades de Mantenimiento, pág., 44 y punto 7. Estado visual del pavimento pág. 54, se corrobora el seguimiento que mantiene la interventoría al estado general del corredor. | 100% |
| 1259 | La Interventoría deberá requerir por oficio al Concesionario para que entregue la programación e inventario de los sitios que debe realizar de forma inmediata el mantenimiento o rehabilitación correctivo y en el corto plazo, de los trabajos de parcheo/bacheo ya que en el último informe de Interventoría (del mes de diciembre de 2012), ésta auditoría no evidencio los soportes a estas acciones. | Mediante reunión del 16/12/15, se informa que existen varias comunicaciones en donde se ha revisado y se ha solicitado al concesionario sobre el tema; sin embargo, se revisa el avance en febrero de 2016 mediante el informe mensual de interventoría del mes de Enero de 2016 bajo radicado 20164090107852, donde en el numeral 5.4 Seguimiento Cronograma de Actividades de Mantenimiento, pág., 44 y punto 7. Estado visual del pavimento pág. 54, se corrobora el seguimiento que mantiene la interventoría al estado general del corredor. | 100% |

| | | | |
|------|--|--|------|
| 1260 | Se solicita a la Interventoría tener su página WEB específica para el proyecto que contractualmente deben tener, de manera actualizada y de fácil acceso, toda vez que es una herramienta muy valiosa para la comunidad y los usuarios del proyecto. | Mediante reunión del 16/12/15, se informa que contractualmente se solicitó la página web y está en proceso de prueba. Se revisa avance en Marzo de 2016, se comprueba que a través de la página http://www.supering.com.co/BTS/ se cumple con lo dispuesto contractualmente. | 100% |
| 1264 | La Interventoría deberá gestionar hacia el Concesionario, los requerimientos para obtener con tiempos y cronogramas exactos y a corto plazo, las labores correctivas de los tramos de vía de acceso hacia las zonas de Basculas que presentan un notable deterioro estructural del pavimento, asfáltico y/o hidráulico, ya que en el último informe de Interventoría (del mes de diciembre de 2012), ésta auditoría no evidenció los soportes a estas acciones específicas. | En reunión del 1 de Marzo de 2016 se acordó enviar informe mensual de interventoría del mes, revisar el numeral Basculas pág., 148, del informe mensual y del informe de operación del concesionario del mes, numeral XX pago. Mediante correo electrónico del 16/09/2016, se anexa informe de la interventoría en donde se evidencia que las básculas siguen presentando los mismos problemas. | 100% |
| 1266 | Desde el punto de seguridad vial, es muy importante que la Interventoría lidere y realice las gestiones ante el concesionario para contar en las zonas de la doble calzada que se tienen identificadas como zonas “de alta presencia de neblina”, se coloquen tachas reflectivas sobre la línea de separación de carril, ya que estos elementos cumplen una función orientadora muy importante para los usuarios cuando haya presencia de esos fenómenos climatológicos. Se debe tener en cuenta lo reglamentado en esta materia a nivel nacional; La Interventoría debe incluir en los informes mensuales, los formatos y soportes escritos sobre estas importantes acciones. | Mediante correo electrónico del 23/12/15 se envía presentación de la Auditoría de seguridad vial y sus respectivas conclusiones. En reunión del 1 de Marzo de 2016 se acordó enviar la última Auditoría de Seguridad Vial, realizada por la interventoría saliente CCC, así como la propuesta de la nueva interventoría de ASV y la respuesta que le envía la entidad sobre la misma. Se requirió la auditoría de seguridad vial por parte de la interventoría Consorcio Interventoría BTS la cual se remitió y se constató bajo el radicado No. 20164090665262 de Agosto de 2016. | 100% |
| 2189 | La supervisión deberá realizar seguimiento al Plan de Mejoramiento planteado por la propia interventoría con el propósito de verificar las acciones de mejora en la calidad del servicio prestado hacia nuestra Entidad. | Se cierra la no conformidad en virtud de la completitud de acciones de medida de las diferentes No Conformidades que tiene el proyecto en cuanto a auditorías de la Oficina de Control Interno luego de las auditorías realizadas en 2014 y 2015. | 100% |
| 2192 | La Interventoría deberá continuar revisando la ejecución correcta y completa de los Planes de Manejo de Tráfico que el concesionario debe tener | Mediante informe mensual de interventoría del mes de Enero de 2016, mediante radicado 20164090107852, se revisa el numeral 5.3 pág., 29, numeral 11 | 100% |

| | | | |
|-------------|--|---|-------------|
| | <p>implementados en las zonas donde realice trabajos de construcción y/o mantenimiento, para evitar accidentes de los vehículos particulares que utilizan la vía concesionada.</p> | <p>pag. 106, en adelante. Se establece la verificación de los Planes de Manejo de Tráfico, así como su control y seguimiento</p> | |
| <p>2196</p> | <p>Tener implementados controles regulares con estandarización de los formatos que se deriven de las diferentes acciones que realiza en personal técnico de interventoría, para cada uno de las obligaciones contractuales que debe cumplir. Estos formatos se recomienda especialmente que se incorporen en el sistema de calidad de la organización de interventoría.</p> | <p>En reunión del 1 de Marzo de 2016 se acordó enviar el plan de calidad enviado por la nueva interventoría. Se verificó el plan de calidad en virtud de corroborar la implementación de los formatos que dieran a lugar para poder llevar a cabo el seguimiento propio de las actividades de la interventoría a un proyecto concesionado.</p> | <p>100%</p> |
| <p>2757</p> | <p>El informe de índice de estado que presentó la interventoría en diciembre de 2014, denota un estado del corredor vial que no es acorde a los parámetros contractuales; las calificaciones, en cada uno de sus componentes y en los trayectos del proyecto, se presentan más bajas frente al límite inferior del parámetro, con el cual la ANI requiere se mantenga, tanto en etapa de operación como de construcción, lo cual requiere que se haga valer ante el concesionario las acciones de mejora al respecto o se inicien los procedimientos de incumplimientos respectivos. Para este particular, se sugiere un plan de acción para mejorar los resultados obtenidos y que el mismo concesionario determine un cronograma para corregir este tipo de incidencias.</p> | <p>Mediante reunión del 16/12/15, se informa que existen varias comunicaciones en donde se ha revisado y se ha solicitado al concesionario sobre el tema; sin embargo, se revisará avance en Marzo y diciembre de 2016 ya que sólo hasta que entre en operación los diferentes tramos del corredor se sabrá si se cumple con el índice de estado solicitado contractualmente.</p> <p>Si bien se verifica en la última revisión del índice de estado realizada en Octubre de 2016 mediante Rad. 20164090957812 y aclaración de observaciones de Diciembre de 2016 Rad. 20164091176572; se evidencia que si bien la interventoría ha estado requiriendo las acciones de mejora respectiva al concesionario en cada uno de los tramos del corredor concesionado, muchos de estos tramos aun no cuentan con acta de operación por lo cual el índice de estado puede oscilar entre 3.5 y 4.5, para los tramos que ya tienen acta de operación solamente cumplen los trayectos 14 y 15.</p> <p>Se reitera la necesidad de implementar planes de acción más contundentes para poder llevar el índice de estado a lo definido contractualmente, se ve mejoría con respecto a las mediciones anteriores pero no es suficiente para lo estipulado contractualmente.</p> | <p>100%</p> |

| | | | |
|------|--|---|------|
| 2769 | Promover la liquidación del convenio derivado del Adicional No. 2, para las obras contempladas en el trayecto Sisga-El Secreto; esto debe adelantarse en conjunto con la interventoría y el concesionario. | Mediante correo electrónico 23/06/2016, se informa que se radicó comunicado a INVIAS no. 2016-500-0101841 del 22 de Abril de 2016, en donde se envía acta de liquidación del convenio | 100% |
|------|--|---|------|

A partir del año 2016 se logro un trabajo importante por parte de la supervisión e interventoría en el cierre de 11 no conformidades lo cual permite a hoy en día tener un balance de 0 NC abiertas.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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

Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

Tabla 9. Temas programados para la Auditoría

| Programa de la Auditoría: | Día | Hora |
|---|------------|------------|
| Reunión de apertura | 09/02/2017 | 8:00 a. m. |
| Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría | 09/02/2017 | 8:30 a.m. |
| Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica y financiera. | 09/02/2017 | 9:00 a.m. |
| Aplicación de la MED; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social. | 09/02/2017 | 2:00 p.m. |
| Reunión y conclusiones de cierre (parte documental) | 09/02/2017 | 5:30 p.m. |
| Recorrido al proyecto (se definirán los sitios puntuales a visitar, peajes, pesajes, CCO, áreas de servicio, entre otros) | 10/02/2017 | 8:00 a.m. |
| Reunión y conclusiones de cierre (recorrido físico) | 10/02/2017 | 2:30 p.m. |

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Interventoría BTS en la ciudad de Tunja, Boyacá; 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 al año 2016 a la fecha.

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

- Avance y terminación de las obras terminadas en los trayectos 3A y 10, correspondientes al par vial de Gachancipá y doble calzada de Puente de Boyacá.
- Condiciones de operación y mantenimiento del corredor concesionado.

- Actuaciones en virtud de los otros síes 18 y 19 suscritos por la entidad en el año 2016.
- Obras adicionales tramitadas en convenio con entes municipales y gubernamentales para mitigar impactos del proyecto concesionado.
- Revisión general del tribunal de arbitramento instaurado por el concesionario a finales de 2016.

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

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

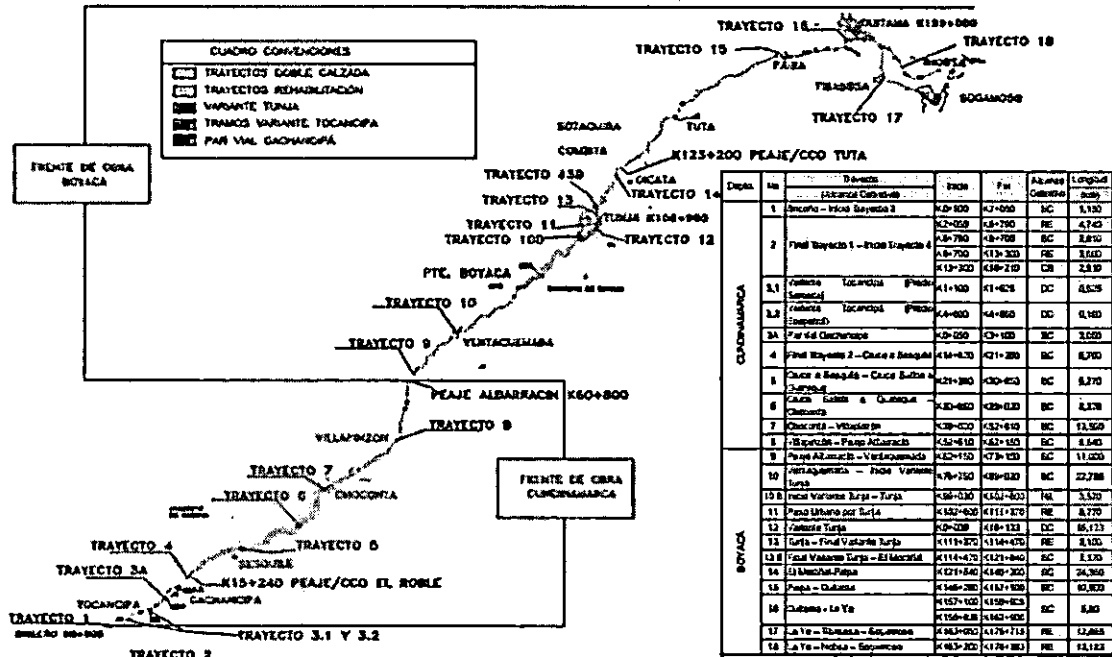
6.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de la concesión vial Briceño-Tunja-Sogamoso, BTS, está conformado inicialmente por veinte (20) trayectos, (incluyendo los trayectos 3A y 13B), tres (3) estaciones de peaje y cuatro (4) de pesaje fijas; el corredor abarca una longitud concesionada de aproximadamente 206 kilómetros, comprendidos entre Briceño, Cundinamarca, hasta Sogamoso, Boyacá. El proyecto concesionado comprende un corredor vial totalmente en doble calzada entre el origen y el destino, atravesando el altiplano cundiboyacense y conectando el departamento de Boyacá con el centro del país.

Este es un contrato de tercera generación de concesiones viales adjudicado en su momento por el INVIAS, cuya finalidad se fundamenta en tener una conexión desde Sogamoso hasta Briceño (municipio cercano a Bogotá y que conecta con la concesión Devinorte, también de la ANI, la cual llega hasta el límite de la capital colombiana); se contempla entonces el paso por los diferentes municipios que hacen parte del corredor e integran la conectividad del mismo, es el caso de los municipios/ciudades como Sogamoso, Duitama, Paipa, Tunja, Ventaquemada, Chocontá, Tocancipá y Briceño, entre otros; permitiendo ser la vía que conecta con la capital del país, con especificaciones viales tales que permitan recibir y trasladar el tráfico liviano y pesado hacia el centro del país

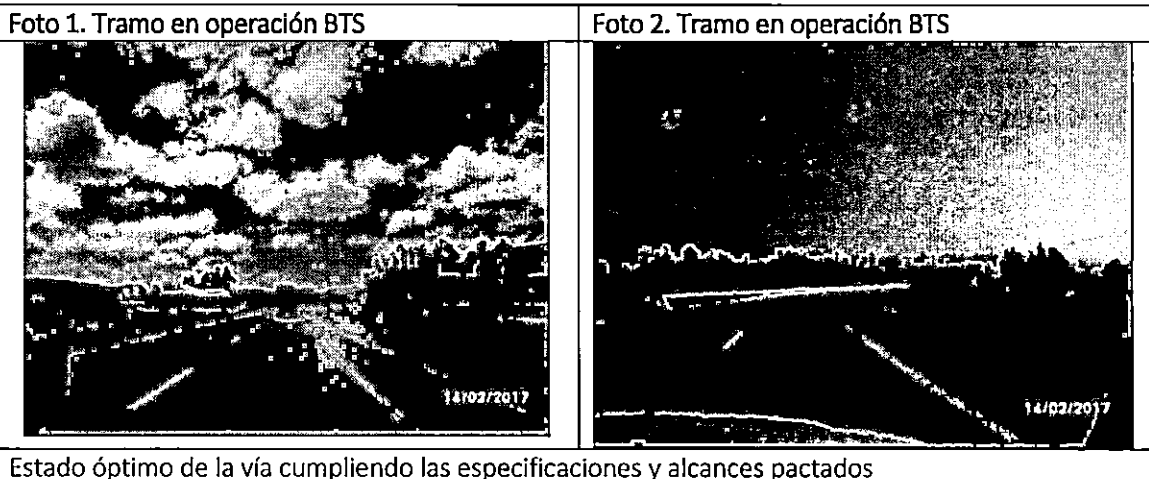
A continuación se muestra la ubicación del proyecto de concesión que precisa la información anteriormente expuesta.

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto



Fuente: Página web interventoría, <http://www.supering.com.co/BTS/Documentos/Mapa.pdf> , Consorcio Interventoría BTS, Febrero de 2016

En el último año este proyecto adelantó labores determinantes para culminar la totalidad de kilómetros de doble calzada pendientes a realizar en 3 puntos específicos: el par vial de Gachancipá, el paso por Puente de Boyacá y el paso por Ventaquemada (Tanque). Estos puntos fueron donde la concesión logró terminar obras en el año 2016 permitiendo hoy en día una transitabilidad buena con niveles de servicio que permiten una adecuada operación del corredor por parte del concesionario y permiten la comunicación entre Boyacá y el centro del país.



La concesión ha entrado en etapa de operación por sectores de los trayectos, siendo esta una de las mayores dificultades del proyecto, se han puesto en servicio todos los trayectos del corredor concesionado pero únicamente se han recibido muy pocos sectores en cada uno de los trayectos, lo cual hace que la vía aun no esté plenamente en etapa de operación, siendo que la misma ya fue puesta en servicio desde hace varios años; esto denota tramos no recibidos con desgastes importantes que impiden que el estado del pavimento se encuentre en óptimas condiciones, adicional a esto los informes de índice de estado denotan esta particularidad.

A continuación se precisa en una tabla la totalidad de tramos e intervenciones a realizar.



Tabla 10 – Descripción de tramos del proyecto

| TRAMO | ALCANCE ACTUAL (Km) | | | OBSERVACIONES |
|-------|---------------------|--------------------|-----------------|--|
| | Rehabilitación | Construcción Nueva | Segunda Calzada | |
| 1 | | | 1,15 | Trayecto 1: Briceño – Inicio Trayecto 2 |
| 2 | 3,60 | | 5,68 | Trayecto 2: Final Trayecto 1 – Inicio Trayecto 4 |
| 3 | | 5,0 | | Trayecto 3: Variante Tocancipá – Gachancipá |
| 3A | | | 3,05 | Trayecto 3A: Par Vial Gachancipá |
| 4 | | | 6,76 | Trayecto 4: Final Trayecto 2 – Cruce Sesquilé |
| 5 | | | 9,27 | Trayecto 5: Cruce a Sesquilé – Cruce a Salida a Guateque |
| 6 | | | 8,37 | Trayecto 6: Cruce a Salida a Guateque – Choncontá |
| 7 | | | 13,59 | Trayecto 7: Chocontá – Villapinzón |
| 8 | | | 9,54 | Trayecto 8: Villapinzón - Peaje Albarracín |
| 9 | | | 11 | Trayecto 9: Peaje Albarracín - Ventaquemada |
| 10 | | | 22,79 | Trayecto 10: Ventaquemada - Inicio Variante Tunja |
| 10B | 3,57 | | | Trayecto 10B: Inicio Variante Tunja – Tunja |
| 11 | 8,77 | | | Trayecto 11: Paso Urbano por Tunja |
| 12 | | 16,133 | | Trayecto 12: Variante Tunja |
| 13 | 3,1 | | | Trayecto 13: Tunja -Final Variante Tunja |
| 13B | | | 7,37 | Trayecto 13B: Final Variante Tunja - El Mortiñal |
| 14 | | | 24,36 | Trayecto 14: El Mortiñal – Paipa |
| 15 | | | 10,9 | Trayecto 15: Paipa – Duitama |
| 16 | | | 5,8 | Trayecto 16: Duitama - La Ye |
| 17 | 12,669 | | | Trayecto 17: La Ye - Tibasosa – Sogamoso |
| 18 | 13,183 | | | Trayecto 18: La Ye - Nobsa - Sogamoso |
| | | 206km | | TOTAL |

Fuente: Elaboración propia a partir del informe de interventoría. Consorcio Interventoría BTS de Enero de 2017.

El otro si 18 firmado en enero de 2016, prevé el recibo oficial de la variante de Tocancipá incorporándola dentro del proyecto, contemplando su operación y mantenimiento; adicional a esto también se excluye el paso urbano por Tocancipá, desafectándolo por la entrada en operación de la variante; este trayecto se revierte al estado conforme a lo dispuesto contractualmente y el recibo formal por parte de las entidades competentes.

El otro si 19 firmado en marzo de 2016, precisa la reubicación de un puente peatonal en la variante de Tocancipá el cual estaba pendiente de llevar a cabo; este otro si permite precisar la abscisa en la cual se llevará a cabo la intervención la cual estaba contemplada en la variante.

| Foto 3. Variante de Tocancipá | Foto 4. Puente Peatonal variante de Tocancipá |
|---|--|
|  |  |
| Doble calzada terminada y en operación | Obras del Puente Peatonal del otro si 19, reubicación. |

Siendo este un contrato de concesión de tercera generación y habiendo copado la posibilidad de ser adicionado; se da la necesidad que el proyecto se mantenga con operación y mantenimiento general atendiendo en mayor medida el estado del pavimento ya que se evidencia un importante desgaste en algunos trayectos.

Se cuenta con 3 peajes que vienen siendo manejados de manera acertada dada la cantidad de vehículos que transitan en el corredor, llegando a tener hasta TPD promedio de los 3 peajes superior a 48.000 vehículos. Las básculas que se tienen en el corredor y ubicadas en inmediaciones del peaje el Roble y del peaje de Tuta cumplen su función aunque presentan irregularidad en su funcionamiento, siendo este un proyecto donde el tráfico pesado es de gran incidencia, se requiere que los momentos en los cuales las básculas fijas estén en mantenimiento o presenten intermitencias se generen planes de contingencia con las básculas móviles.

El proyecto ahora se enfrenta a una etapa de operación y mantenimiento del 100% del corredor vial ya que se cuenta con la totalidad de la doble calzada, lo cual advierte importantes esfuerzos por mantener un adecuado mantenimiento de condiciones y especificaciones viales para la prestación de servicio, es claro que en los próximos años por la dinámica del sector y la proyección de la vía esta debe prever intervenciones puntuales en sitios de alto flujo vehicular y accidentalidad marcada, por lo cual se recomienda seguir aunando esfuerzos con las autoridades municipales y departamentales para apalancar obras tendientes a superar este tipo de requerimientos.



6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Avance y terminación de las obras terminadas en los trayectos 3A y 10, correspondientes al par vial de Gachancipá y doble calzada de Puente de Boyacá

La Concesión BTS, adoleció por años la incertidumbre en la terminación de los trayectos relacionados en el sector de Puente de Boyacá y el par vial de Gachancipá correspondiente a los trayectos 10 y 3A respectivamente.

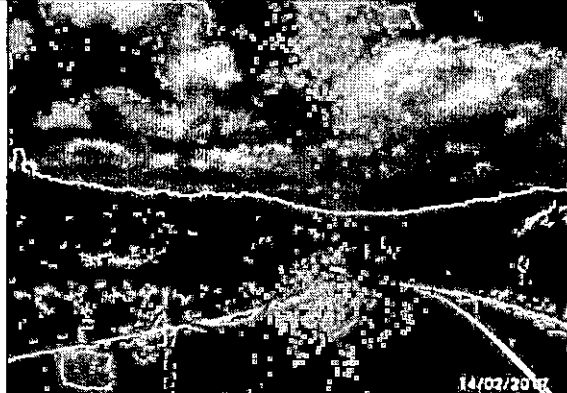

Se evidencia en la presente auditoría la culminación de las obras del par vial de Gachancipá, el cual funciona en sentido hacia Bogotá, la cual ha permitido la descongestión del tramo; se vislumbra un área suficiente e importante para el desarrollo de la segunda calzada a futuro para que quede como variante además del terreno previsto para el traslado de la línea férrea por el costado occidental, siendo este fundamental en mejorar la operación a futuro.

Es importante medir de manera cuidadosa la accidentalidad en dicho sector debido a los diferentes accesos a veredas, fincas y a la zona urbana de Gachancipá, se evidencian resaltos colocados en varios sectores del par vial lo cual genera una transitabilidad limitada en condiciones de velocidad para los usuarios, sin embargo, pendiente de demarcación adecuada por cuenta de que apenas se esta colocando la tercera capa de carpeta asfáltica MDC2, lo cual hace que el trayecto aun no este terminado sino que avance en un 98%. Se requiere demarcar inicialmente de manera "punteo" y posteriormente con demarcación definitiva todo el par vial ya que se hace necesario y urgente por la seguridad de los usuarios y transeúntes del sector.

| Foto 5. Par vial de Gachancipá (Trayecto 3A) | Foto 6. Par vial de Gachancipá (Trayecto 3A) |
|---|--|
|  <p>14/02/2017</p> |  <p>14/02/2017</p> |
| <p>Paso férreo inicio del par vial de Gachancipá.</p> | <p>Franjas prediales suficientes para futura ampliación</p> |

Para el trayecto 10, Puente de Boyacá a lo largo de los 5km entregados el pasado mes de diciembre de 2016, aún se siguen terminando obras colindantes a las calzadas puestas en operación, trabajos como fundición de cunetas, empedradización, demarcación, colocación de señalización definitiva, entre otros; hacen ver que las obras aún no están 100% terminadas y que urge concluir las mismas,

considerando que se pusieron a servicio sin ser completamente terminadas debe la entidad reevaluar este tipo de actuaciones debido a que la culminación de obras “menores” impiden llevar a cabo la suscripción de recibo de obra y de puesta en operación como tal, dando a lugar a desgastes prematuros del estado del pavimento antes del inicio de vida útil del tramo completo.



| | |
|---|--|
| Foto 7. Obras pendientes sector Puente de Boyacá | Foto 8. Obras pendientes sector Puente de Boyacá |
|  |  |
| Cunetas pendientes por terminar | Colocación y pintura de baranda en puente. |

Se requiere con urgencia adelantar la entrega y revisión de las memorias técnicas de ambos trayectos para poder ser verificada por la interventoría y poder suscribir las actas de operación.

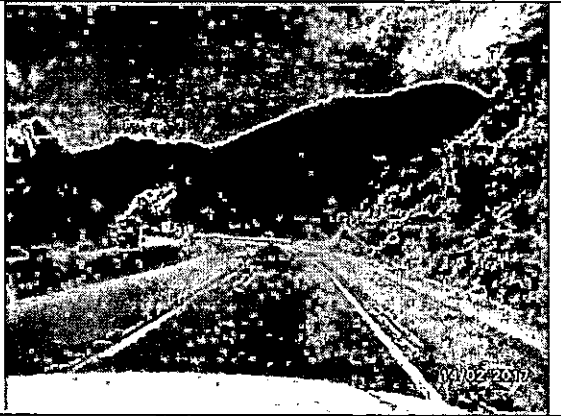
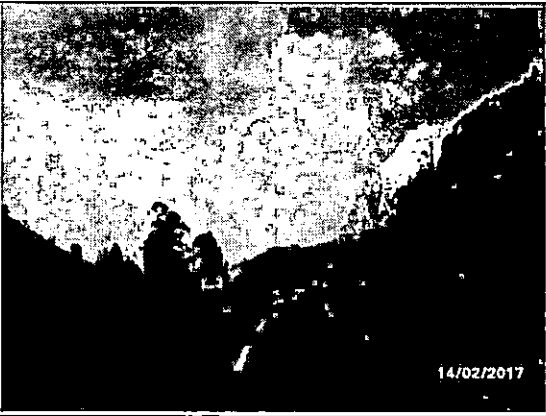
6.3.2 Condiciones de operación y mantenimiento del corredor concesionado

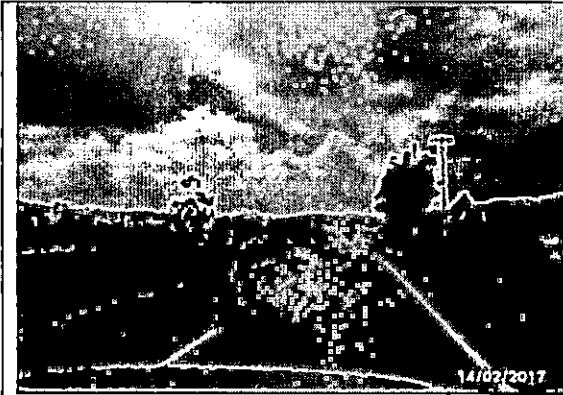
Atendiendo la etapa que vive el proyecto, operación y mantenimiento en un 99%, deben preverse las condiciones con las cuales precisa el contrato de concesión, abarcando un estado óptimo del corredor vial tanto en señalización, demarcación, estado del pavimento, servicios asociados de la concesión (SOS, áreas de servicio, carro talleres, grúas, ambulancias, entre otros).

Debido a los trabajos que se evidencian en la variante de Tocancipá, trayecto 3; llama la atención de esta auditoría que en la variante inaugurada en diciembre de 2015 se estén ejecutando reparaciones profundas de la carpeta asfáltica y que en varios tramos se esté profundizando en “cajeos” con mejoramiento de la estructura de pavimento, esta variante fue recibida de conformidad y en un año de operación ya avizora patologías a lo largo de los 5km, de acuerdo a los reportes de interventoría se estaría reparando alrededor del 70% de la longitud de la misma, afectando la operación del trayecto; se requiere a la supervisión evaluar este tipo de casos ya que esta fue una obra nueva terminada dentro de los últimos 2 años y que debe tener una estabilidad suficiente conforme a un diseño y especificaciones verificadas por interventoría, el recibo de las obras debe contener la satisfacción prevista según el contrato y con las verificaciones a que dé a lugar, permitiendo establecer una vida útil mínima con el mantenimiento rutinario respectivo.

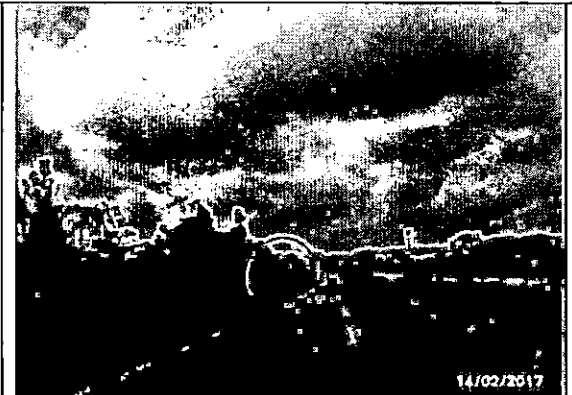
| | |
|---|--|
| Foto 9. Variante de Tocancipá | Foto 10. Variante de Tocancipá |
|  |  |
| Obras de intervención, cierre de un carril. | Cajeo e intervenciones en estructura de pavimento. |

A lo largo del corredor vial se evidencia que el estado del pavimento está altamente deteriorado, fisuras, parches dispersos, bacheos que no están a superficie, piel de cocodrilo, entre otras; hacen que el tránsito continuo sobre la vía sea disparejo y ciertamente peligroso, esto se corrobora con los datos arrojados en el índice de estado evaluado por la interventoría en octubre de 2016; se requiere con urgencia planes de mitigación ante este incumplimiento definido en el contrato de concesión 0377 de 2002.

| | |
|---|--|
| Foto 11. Estado de pavimento | Foto 12. Estado del pavimento |
|  |  |
| Trayecto 9, Fisuras, parches, discontinuidad. | Trayecto 8, parches, fisuras. |



Trayecto 7. Fisuras longitudinales



Trayecto 4, señales ocultas por arbustos.


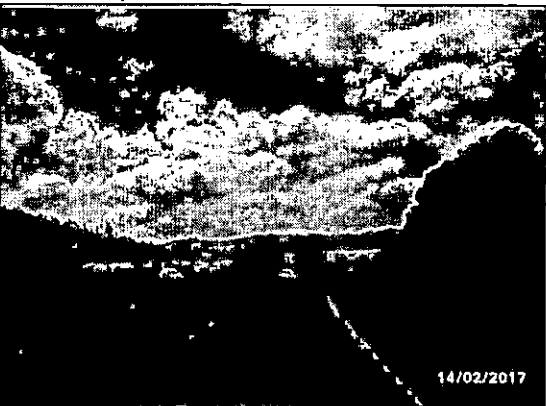
Si bien en el anterior registro fotográfico se presenta una muestra de algunos inconvenientes en la vía, se denota la necesidad de que la interventoría insista en la atención a este tipo de incidencias que tiene la operación del corredor a fin de permitir una mejor transitabilidad en la vía.

6.3.3 Otro síes 18 y 19 suscritos por la entidad en dicho periodo de tiempo

Para la culminación de las obras del proyecto, ha sido necesario suscribir algunos otro síes que precisen la adecuada finalización de obras como son el recibo del trayecto 3A y le reversión del trayecto 3 a la altura de Tocancipá, esto fue necesario por las condiciones del contrato ya que con el acuerdo conciliatorio se terminaba la variante pero se debía desafectar el paso urbano, trámite que está en curso; se hace necesario agilizar esta entrega del paso urbano debido a las condiciones que debe tener para poder suscribir la reversión; ha pasado más de 1 año desde que se dio en servicio la variante y aun no se ha reversado el paso urbano.

De continuar así la concesión deberá incurrir en mantenimientos adicionales al paso urbano ya que este debe cumplir unas condiciones mínimas para su entrega las cuales están previstas en el contrato de concesión y que la entidad que recibe dichos tramos va a exigir.

Para el otro si 19 se precisa la reubicación del puente peatonal dispuesto para la variante de Tocancipá a la altura del K3+140, sector Los Manzanos, el cual se encuentra actualmente en construcción. Este puente peatonal hace parte de los 6 puentes peatonales dispuestos en el documento modificadorio de octubre de 2007, sin embargo estaba dispuesto para realizarse en el paso urbano de Tocancipá, debido a que en lugar de ampliar el paso urbano con calzada adosada y estableciendo la variante, se llevó a la necesidad de reubicar dicho puente peatonal esta vez sobre la variante.

| | |
|---|--|
| <p>Foto 5. Construcción Puente Peatonal Variante de Tocancipá</p> | <p>Foto 6. Construcción Puente Peatonal Variante de Tocancipá</p> |
|  |  |
| <p>Avance de construcción del puente, pendiente gran parte de la estructura.</p> | <p>Sector los manzanos, sitio definido para construcción del puente peatonal.</p> |

Se requiere adelantar de manera diligente la culminación de la reversión del paso urbano de Tocancipá ya que dicho trayecto sigue siendo utilizado por tráfico liviano y pesado que utiliza los diferentes parques industriales del sector, además del tráfico normal del municipio al cual se accede por esta vía. De la misma manera es necesario agilizar la terminación del puente peatonal en la variante ya que han transcurrido 11 meses desde la suscripción del otro si 19 y apenas presenta un avance inferior al 50%.

6.3.4 Obras adicionales tramitadas en convenio con entes municipales y gubernamentales para mitigar impactos del proyecto concesionado

El proyecto de concesión Briceño-Tunja-Sogamoso se ha enfrentado a diferentes solicitudes por diferentes actores que inciden a lo largo del corredor vial, siendo este un proyecto que se adicionó para convertirlo de terceros carriles como estaba previsto inicialmente a doble calzada completa, agotó los recursos que podían ser adicionados, sin embargo, la comunidad en la mayoría de casos solicita diferentes obras para mejorar el tránsito sobre todo por cuenta de seguridad vial, el proyecto atraviesa diversos centros poblados y la cantidad de obras que están dispuestas para mitigar esta falencia son insuficientes.

En sectores como el trayecto 15 y 16, el INVIAS a través de recursos propios llevó a cabo la construcción de 3 puentes peatonales; a la altura del trayecto 12, variante Tunja, se requieren dos retornos y un puente peatonal para el sector denominado Patriotas, obras que están en proceso de contratación por la Gobernación de Boyacá y que ejecutaran terceros ajenos al concesionario; para el trayecto 10 también se vienen solicitando la implementación de puentes peatonales en inmediaciones del municipio de Ventaquemada, sin embargo, no hay recursos disponibles para tal necesidad.

Es importante recalcar a la supervisión e interventoría la necesidad de conllevar todas estas iniciativas a los entes municipales y regionales aferentes al proyecto para vincularlos, promoviendo a través de ellos mismos los recursos necesarios para llevar a cabo estas necesidades que precisa el proyecto. Siendo estas obras ajenas al contrato de concesión permitirían mejorar índices de accidentalidad en los puntos identificados ya que el proyecto mantiene indicadores elevados en este aspecto.

El horizonte del proyecto aún precisa 9 más años de concesión, por lo cual se irán requiriendo diferentes obras a lo largo del proyecto por lo cual es necesario que la ANI empiece a recopilar las propuestas más relevantes y necesarias que se avocinan para el corredor, ya que puedan involucrarse en una futura APP que siga desarrollando el corredor vial a futuro.

6.3.5 Revisión general del tribunal de arbitramento instaurado por el concesionario en noviembre de 2016



Luego de atravesar las dificultades más complejas para la terminación del alcance del proyecto, el pasado mes de abril de 2016 el concesionario BTS allegó a la ANI una demanda arbitral con 6 pretensiones que agrupan las siguientes temáticas:

1. Pretensiones relacionadas con el pago a CSS de la compensación causada por la ejecución de actividades de mantenimiento y operación en los trayectos 8, 9, 10, 11, 17 y 18.
2. Pretensiones relacionadas con el pago a CSS de la compensación causada por el no traslado del peaje Albarracín al sector Villa Pinzón-Chocontá
3. Pretensiones relacionadas con el pago a CSS de la compensación por daños y perjuicios generados por el Paro Agrario del año 2013.
4. Pretensiones relacionadas con el pago a CSS de la compensación por la tasa de vigilancia establecida por la Superintendencia de puertos y transportes y la contribución parafiscal de promoción al turismo.
5. Pretensiones relacionadas con el pago a CSS de la compensación por los fondeos adicionales realizados por el concesionario a la cuenta predios y cuenta predios adicional.
6. Pretensiones relacionadas con el pago a CSS de la compensación causada por Compensación Tarifaria

Estas pretensiones contemplan una ambiciosa retribución por anomalías generadas durante la ejecución del contrato que se tasaron de la siguiente manera por parte del concesionario:

Tabla 11. Pretensiones de la demanda arbitral del concesionario

| PRETENCIONES ECONOMICAS DEL CONCESIONARIO (CORTE ABRIL 2016) | | | | |
|--|-----------|------------------|------------------|------------------|
| PRETENSIÓN | | CAPITAL | INTERESES | TOTAL |
| MANTENIMIENTO | TRAYECTOS | \$45.869.282.325 | \$24.733.562.183 | \$70.602.844.508 |
| 8,9,10,11,17 Y 18 | | | | |
| NO TRASLADO PEAJE ALBARRACIN | | \$34.890.230.091 | \$17.377.300.208 | \$52.267.530.299 |
| PARO AGRARIO | | \$412.528.859 | \$215.237.743 | \$627.766.602 |

| | | |
|---|--|---|
|  | <p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS</p> |  |
|---|--|---|

| | | | |
|--|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| SUPERINTENDENCIA PUERTOS Y TRANSPORTES | \$554.197.279 | \$207.934.603 | \$762.131.882 |
| CUENTA PREDIOS | \$52.028.530.287 | \$42.846.743.330 | \$94.875.273.617 |
| COMPENSACIÓN TARIFARIA | \$8.225.029.000 | \$7.109.811.829 | \$15.334.840.829 |
| TOTAL | \$141.979.797.841 | \$92.490.589.896 | \$234.470.387.737 |

Fuente: Presentación Supervisión del Proyecto, febrero de 2016.

La demanda ya fue contestada por la ANI en noviembre de 2016, negando todas y cada una de las pretensiones de las cuales el concesionario quiere percibir recursos de esta reclamación.

Es importante tener muy fuertes argumentos en cada uno de estos puntos debido a las cuantías y perjuicios contra el estado que puede desencadenar un favorecimiento por tal demanda al concesionario, para este particular es fundamental valerse del apoyo y asesoría de la interventoría con cantidades, movimientos, registros, informes, actas y demás particularidades que permitan probar la objeción a cada una de estas pretensiones, además de adelantar una férrea defensa de lo público.

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

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por las diferentes interventorías que ha tenido el proyecto, ya que esta es la cuarta vez que es evaluado el proyecto y con esta son tres interventorías las que han estado a cargo de la vigilancia y control del proyecto denotan las actuaciones en donde puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento sean aplicadas para un mejoramiento continuo.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interventoría BTS para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **70,53** sobre 100, resultado global, realizada el mes de febrero de 2017.


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



Tabla 12. Calificación MED

| Calificación | Cod. | Límite Mínimo | Límite Máximo | Promedio que genera | Explicación para la asignación de calificación |
|---------------|------|---------------|---------------|---------------------|---|
| Excelente | E | 81 | 100 | 90,5 | 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. |
| Bueno | B | 61 | 80 | 70,5 | El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado. |
| Regular | R | 31 | 60 | 45,5 | El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado. |
| Malo | M | 1 | 30 | 15,5 | El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado. |
| No tiene Nada | N | 0 | 0 | 0 | El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciales en la Auditoría, del criterio evaluado. |

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en febrero de 2013 al Consorcio Concesiones Colombia, a continuación los resultados:


Tabla 13. Resultados de calificación MED de febrero de 2013

|  | <table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>Consorcio Concesiones Colombia - CCC</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>093 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>febrero de 2013</td> </tr> </table> | Nombre Proyecto Concesión | Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso | Nombre Interventoría del proyecto | Consorcio Concesiones Colombia - CCC | No. Contrato Interventoría | 093 de 2012 | Fecha de Evaluación | febrero de 2013 | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|--|---------------------|---------------------|-------|-------------------------------|----------|----------------------|-------|-------------------|----------|--------------------|-------|---|---------------------------|--------------|
| Nombre Proyecto Concesión | Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nombre Interventoría del proyecto | Consorcio Concesiones Colombia - CCC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No. Contrato Interventoría | 093 de 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fecha de Evaluación | febrero de 2013 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>0-20</td> <td>21-40</td> <td>41-60</td> <td>61-80</td> <td>81-100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Calificación desempeño de Interventoría</td> </tr> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> | | 0-20 | 21-40 | 41-60 | 61-80 | 81-100 | Calificación desempeño de Interventoría | | | | | Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | |
| 0-20 | 21-40 | 41-60 | 61-80 | 81-100 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calificación desempeño de Interventoría | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Componente</th> <th>Calificación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01 Gestión Administrativa</td> <td>55,08</td> </tr> <tr> <td>02 Gestión Técnica</td> <td>57,00</td> </tr> <tr> <td>03 Gestión Financiera</td> <td>44,84</td> </tr> <tr> <td>04 Gestión Jurídica</td> <td>65,50</td> </tr> <tr> <td>05 Gestión de Aforo y Recaudo</td> <td>68,98</td> </tr> <tr> <td>06 Gestión Ambiental</td> <td>60,21</td> </tr> <tr> <td>07 Gestión Social</td> <td>76,75</td> </tr> <tr> <td>08 Gestión Predial</td> <td>55,92</td> </tr> </tbody> </table> | Componente | Calificación | 01 Gestión Administrativa | 55,08 | 02 Gestión Técnica | 57,00 | 03 Gestión Financiera | 44,84 | 04 Gestión Jurídica | 65,50 | 05 Gestión de Aforo y Recaudo | 68,98 | 06 Gestión Ambiental | 60,21 | 07 Gestión Social | 76,75 | 08 Gestión Predial | 55,92 | <table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td>60,53</td> </tr> </table> | Promedio General = | 60,53 |
| Componente | Calificación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 01 Gestión Administrativa | 55,08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 Gestión Técnica | 57,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 03 Gestión Financiera | 44,84 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 04 Gestión Jurídica | 65,50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 05 Gestión de Aforo y Recaudo | 68,98 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06 Gestión Ambiental | 60,21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 07 Gestión Social | 76,75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08 Gestión Predial | 55,92 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Promedio General = | 60,53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS</p> |  |
|---|---|---|

La segunda medición se realizó en marzo de 2014, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:


Tabla 14. Resultados de calificación MED de marzo de 2014

|  | <table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión.</td> <td>Briceño - Tunja - Sogamoso</td> </tr> <tr> <td>Nombre interventoría del proyecto</td> <td>Consorcio Concesiones Colombia</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>093 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>18 al 19 de marzo 2014</td> </tr> </table> | Nombre Proyecto Concesión. | Briceño - Tunja - Sogamoso | Nombre interventoría del proyecto | Consorcio Concesiones Colombia | No. Contrato Interventoría | 093 de 2012 | Fecha de Evaluación | 18 al 19 de marzo 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--|---------------------|------------------------|----|--------------------|---|----|------------------|-------|----|----------------------------|-------|-------|-------------------|----------|----|----------------|-------|----|-----------------|-------|--|
| Nombre Proyecto Concesión. | Briceño - Tunja - Sogamoso | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nombre interventoría del proyecto | Consorcio Concesiones Colombia | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No. Contrato Interventoría | 093 de 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fecha de Evaluación | 18 al 19 de marzo 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>0-20</td> <td>21-40</td> <td>41-60</td> <td>61-80</td> <td>81-100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Calificación desempeño de Interventoría</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;"> <table border="1"> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> </td> </tr> </table> | | 0-20 | 21-40 | 41-60 | 61-80 | 81-100 | Calificación desempeño de Interventoría | | | | | <table border="1"> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> | | | | | Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | |
| 0-20 | 21-40 | 41-60 | 61-80 | 81-100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calificación desempeño de Interventoría | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> | | | | | Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Id.</th> <th>Componente</th> <th>Calificación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>Gestión Administrativa</td> <td>66.55</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Gestión Técnica</td> <td>62.20</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Gestión Financiera</td> <td>65.50</td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>Gestión Jurídica</td> <td>69.67</td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Gestión de Aforo y Recaudo</td> <td>82.24</td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>Gestión Ambiental</td> <td>65.47</td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>Gestión Social</td> <td>76.75</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>Gestión Predial</td> <td>57.17</td> </tr> </tbody> </table> | Id. | Componente | Calificación | 01 | Gestión Administrativa | 66.55 | 02 | Gestión Técnica | 62.20 | 03 | Gestión Financiera | 65.50 | 04 | Gestión Jurídica | 69.67 | 05 | Gestión de Aforo y Recaudo | 82.24 | 06 | Gestión Ambiental | 65.47 | 07 | Gestión Social | 76.75 | 08 | Gestión Predial | 57.17 | |
| Id. | Componente | Calificación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 01 | Gestión Administrativa | 66.55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 | Gestión Técnica | 62.20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 03 | Gestión Financiera | 65.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 04 | Gestión Jurídica | 69.67 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 05 | Gestión de Aforo y Recaudo | 82.24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06 | Gestión Ambiental | 65.47 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 07 | Gestión Social | 76.75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08 | Gestión Predial | 57.17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td>68.19</td> </tr> </table> | | Promedio General = | 68.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Promedio General = | 68.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Fuente: Auditoría proyecto BTS, Abril de 2014. Radicado 20141020031083.

La tercera medición efectuada se llevó a cabo el 24 y 25 de marzo de 2015, presenta un mejoramiento importante lo cual genera un análisis comparativo respecto a las evaluaciones anteriores.


Tabla 15. Resultados de calificación MED de Marzo de 2015

|  | <table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>Consorcio Concesiones Colombia - CCC</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>093 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>24 y 25 de marzo de 2015</td> </tr> </table> | Nombre Proyecto Concesión | Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso | Nombre Interventoría del proyecto | Consorcio Concesiones Colombia - CCC | No. Contrato Interventoría | 093 de 2012 | Fecha de Evaluación | 24 y 25 de marzo de 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|--|---------------------|--------------------------|----|--------------------|---|----|------------------|-------|----|----------------------------|-------|-------|-------------------|----------|----|----------------|-------|----|-----------------|-------|--|
| Nombre Proyecto Concesión | Concesión Briceño-Tunja-Sogamoso | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nombre Interventoría del proyecto | Consorcio Concesiones Colombia - CCC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No. Contrato Interventoría | 093 de 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fecha de Evaluación | 24 y 25 de marzo de 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>0-20</td> <td>21-40</td> <td>41-60</td> <td>61-80</td> <td>81-100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Calificación desempeño de Interventoría</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;"> <table border="1"> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> </td> </tr> </table> | | 0-20 | 21-40 | 41-60 | 61-80 | 81-100 | Calificación desempeño de Interventoría | | | | | <table border="1"> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> | | | | | Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | |
| 0-20 | 21-40 | 41-60 | 61-80 | 81-100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calificación desempeño de Interventoría | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table> | | | | | Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Id.</th> <th>Componente</th> <th>Calificación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>Gestión Administrativa</td> <td>71.67</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Gestión Técnica</td> <td>70.80</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Gestión Financiera</td> <td>71.44</td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>Gestión Jurídica</td> <td>70.50</td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Gestión de Aforo y Recaudo</td> <td>78.98</td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>Gestión Ambiental</td> <td>71.13</td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>Gestión Social</td> <td>68.42</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>Gestión Predial</td> <td>75.50</td> </tr> </tbody> </table> | Id. | Componente | Calificación | 01 | Gestión Administrativa | 71.67 | 02 | Gestión Técnica | 70.80 | 03 | Gestión Financiera | 71.44 | 04 | Gestión Jurídica | 70.50 | 05 | Gestión de Aforo y Recaudo | 78.98 | 06 | Gestión Ambiental | 71.13 | 07 | Gestión Social | 68.42 | 08 | Gestión Predial | 75.50 | |
| Id. | Componente | Calificación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 01 | Gestión Administrativa | 71.67 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 | Gestión Técnica | 70.80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 03 | Gestión Financiera | 71.44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 04 | Gestión Jurídica | 70.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 05 | Gestión de Aforo y Recaudo | 78.98 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06 | Gestión Ambiental | 71.13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 07 | Gestión Social | 68.42 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08 | Gestión Predial | 75.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td>72,30</td> </tr> </table> | | Promedio General = | 72,30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Promedio General = | 72,30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Fuente: Auditoría proyecto BTS, Abril de 2014. Radicado 20151020044953.

Y la cuarta medición se llevó a cabo el 13 y 14 de febrero de 2017, presenta un comportamiento diferente lo cual genera un análisis comparativo respecto a las evaluaciones anteriores y los motivos que dieron lugar a esto.

Tabla 16. Resultados de calificación MED de Febrero de 2016

| | | | | | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------|--|--|--|--|
|  Agencia Nacional de Infraestructura | Nombre proyecto concesión | Briceño - Tunja - Sogamoso | | | | |
| | Nombre interventoría proyecto | Consorcio Interventoría BTS | | | | |
| | No. contrato interventoría | Contrato 486 de 2015 | | | | |
| | Fecha de evaluación | 13 y 14 de febrero de 2017 | | | | |

| Id | Componente | Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO | | | | |
|---------------------------|----------------------------|---|------|-------|------|----------|
| | | Muy bajo | Bajo | Medio | Alto | Muy Alto |
| 01 | Gestión Administrativa | | | | | 69,25 |
| 02 | Gestión Técnica | | | | | 69,25 |
| 03 | Gestión Financiera | | | | | 70,50 |
| 04 | Gestión Jurídica | | | | | 70,19 |
| 05 | Gestión de Aforo y Recaudo | | | | | 71,75 |
| 06 | Gestión Ambiental | | | | | 70,05 |
| 07 | Gestión Social | | | | | 71,83 |
| 08 | Gestión Predial | | | | | 71,44 |
| Promedio General = | | 70,53 | | | | |

Presenta una comparación general respecto a las anteriores evaluaciones, igualmente vale resaltar que la actualización realizada a la MED en el año 2017 cambió varios criterios que generan una mayor exigencia, de la misma manera el proyecto actualmente se encuentra en etapa de operación y mantenimiento por lo cual los criterios aplicados y evaluados también cambiaron, lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las cuatro matrices de evaluación de desempeño para los cuatro periodos evaluados, bajo parámetros de calificación ciertamente diferentes. Se presentan en las Tablas No. 14, 15, 16 y 17, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo 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 formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico immejia@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 13 y 14 de febrero de 2017, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

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

regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

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

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 69.25

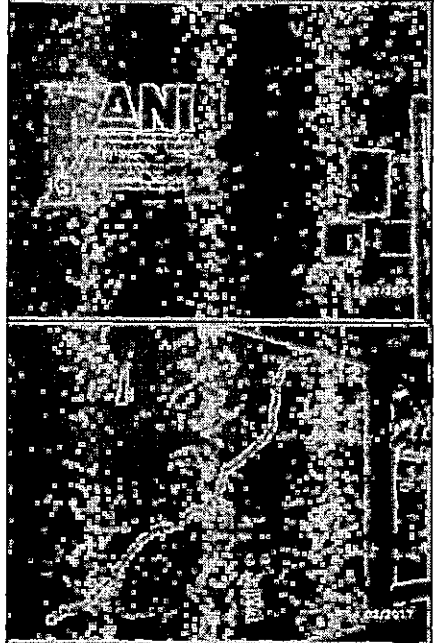
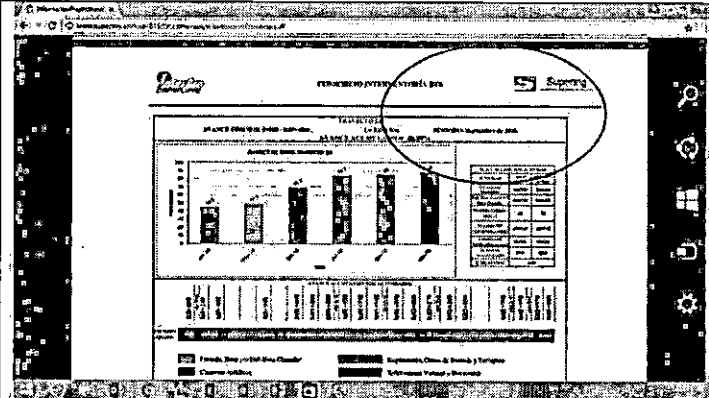
Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional acorde respecto a los parámetros mínimos exigidos por la Agencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en Tunja y Bogotá, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar. Debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor vial.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. En este sentido también se resalta la gestión documental con la cual se lleva a cabo

el proyecto dada la antigüedad de la concesión y la reconstrucción documental a la cual han llegado para poder asesorar la toma de decisiones de la entidad.

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

La página web de la interventoría contiene muy poca información para el público, esta es una herramienta prevista en el contrato (Anexo 4. Plan de Cargas, Numeral 5.3.3 Funciones Gerenciales, (a) Área Administrativa) y debe sacarse provecho de la misma; información sobre los diferentes trayectos del proyecto, ficha técnica actualizada, contenido fotográfico, avances de obra actualizados, información de tarifas de peajes, entre otra información aportara de manera significativa a los usuarios de la vía, más aun cuando el concesionario no posee página web ni canales de comunicación por redes sociales.

| | |
|--|--|
| <p>Foto 9. Oficinas y herramientas de la interventoría</p> | <p>Foto 10. Página Web Interventoría</p> |
|  |  |
| <p>Oficinas en campo, con logos y equipos dispuestos para las labores de vigilancia y control.</p> | <p>Muy poca información, avances desactualizados, no se denota actualización periódica sobre la misma y que sea disponible para el público en general.</p> |

Debido a que el proyecto ya se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, se evidencia un adecuado manejo del registro fotográfico interno con los pormenores acontecidos de la etapa respectiva, se lleva a cabo un adecuado mantenimiento rutinario, limpieza de señales verticales, limpieza de obras de drenaje, entre otros; sin embargo es pertinente recomendar el tratamiento

para los separadores que tienen arbustos ya que los mismos están ocultando las señales de tránsito que allí se encuentran ubicadas en algunos casos.

En materia de riesgos debe preverse de una manera más clara el seguimiento a las activaciones por los riesgos que evidencien posible materialización, en virtud de la matriz generada el monitoreo a la misma debe permitir alertar de manera temprana posibles incidencias de diferentes aspectos en el normal desarrollo del contrato, lo cual no se evidencia en los informes de interventoría.

Se destaca el sistema de gestión de calidad de la empresa, la cual cuenta con certificación ISO 9001 bajo una de las empresas consorciadas el cual evidencia procesos y procedimientos adecuados a la etapa que vive el proyecto a las labores de mantenimiento y operación a lo largo del corredor.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 69,25

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de operación y mantenimiento, medición de índice de estado del corredor e intervenciones de mantenimiento correctivo que adelanta el concesionario en sitios puntuales, además del mantenimiento rutinario.

Se lleva a cabo de manera adecuada la ficha del proyecto por parte de la supervisión, con información amplia sobre las fechas del proyecto, valores, datos básicos de la concesión, cuadro resumen de adiciones u otrosíes, entre otros; permite mantener de manera rápida y actualizada la información referente al proyecto, se recomienda montar esta ficha en formato PDF en la página web para que sea de fácil consulta.

| | |
|--|---|
| <p>Foto 11. Estado de la vía, Trayecto 15</p> | <p>Foto 12. Estado de demarcación, Variante Tunja</p> |
| | |
| <p>Adecuado estado del pavimento de la vía para operación con tránsito continuo.</p> | <p>Señalización pasos peatonales</p> |

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, en gran medida debido a la verificación de las obras recientemente terminadas de Puente de Boyacá y par vial de Gachancipá, además de los recorridos al corredor que por su extensión requieren tiempos importantes pero se vienen cumpliendo satisfactoriamente para advertir en la mayoría de casos alertas por los mantenimientos correctivos que se vienen adelantando.

Se ha llevado a cabo un buen seguimiento por parte de la interventoría al estado del pavimento a lo largo del corredor, en los informes de índice de estado son muy claros los resultados, y el estado general del corredor es bueno en este aspecto, la última medición realizada y radicada en octubre de 2016, denota un índice general de 4.26, lo cual no cumple con lo establecido contractualmente para la etapa de operación en la cual se encuentra el proyecto que es un índice de 4.5 para tramos en operación. A continuación se presentan los resultados particulares de la medición la cual indica que la transitabilidad y operación del corredor es adecuado.

En el proyecto se tiene un índice de estado que **NO** cumple con lo establecido contractualmente, se evidencia que únicamente 2 de los 21 tramos tienen índice de estado igual o superior a 4.5, los demás están por debajo de esta calificación, inclusive los tramos 8 y 9 están por debajo de 4.0; valores que están muy por debajo de lo que debería estar actualmente la vía.

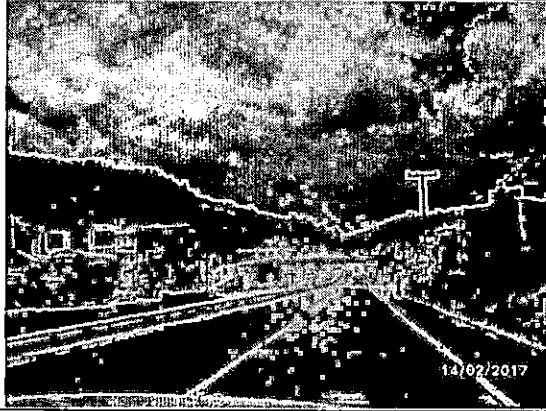

Tabla 17. Índice de estado BTS – Octubre de 2016

| Proyecto | | RUCIO | | FEM | | Alcance | | LONGITUD TRAYECTO | | CALIFICACION POR TRAYECTO | |
|-----------------|--------------------------|---|----------|----------|----------|--------------------|--------|-------------------|------|---------------------------|--|
| Origen | No. | Alcance Operativa | | | | Debitivo | | | | | |
| CUNDINAMARCA | 1 | Biteño - Inicie Trayecto 2 | | K0+000 | K2+000 | Debito | | 4.155 | | 4.39 | |
| | 2 | Final Trayecto 1 - Inicie Trayecto 4 | | K0+000 | K3+700 | Debito | | 8.480 | | 4.21 | |
| | | | | K0+700 | K10+300 | Debito | | 5.670 | | | |
| | | | | K0+700 | K11+300 | Debito | | 7.200 | | | |
| | | | | K12+300 | K19+210 | Debito | | 8.420 | | | |
| | 3 | Veredas Vaca actual | | K0+000 | K3+000 | Debito | | 10.000 | | 4.31 | |
| | 3A | Par Vial Gachancipá | | N0+000 | K0+000 | Debito Equivalente | | 3.000 | | 4.48 | |
| | 4 | Final Trayecto 2 - Cruce a Bompalá | | K14+000 | K17+300 | Debito | | 13.500 | | 4.48 | |
| | 5 | Cruce a Bompalá - Cruce Salda a Gachancipá | | K17+300 | K00+000 | Debito | | 14.940 | | 4.40 | |
| | 6 | Cruce Salda a Gachancipá - Chocota | | K00+000 | K20+000 | Debito | | 14.740 | | 4.39 | |
| 7 | Chocota - Villavieja | | K00+000 | K22+000 | Debito | | 27.138 | | 4.34 | | |
| BOYACA | 8 | Vía principal - Paje Albarreda | | K32+000 | K00+000 | Debito | | 79.080 | | 3.62 | |
| | 9 | Paje Albarreda - Veredas de | | K00+000 | K17+000 | Debito | | 22.000 | | 3.59 | |
| | 10 | Veredas de - Inicie Veredas Tunja (Del 00+000 al 05+000 Camino Obso. Puente Boyacá) | | K17+000 | K00+000 | Debito | | 13.900 | | 4.07 | |
| | 10B | Inicio Veredas Tunja - Tunja | | K00+000 | K10+000 | Unico | | 3.570 | | 4.04 | |
| | 11 | Pase Urbano Por Tunja | | K10+000 | K11+100 | Debito | | 17.540 | | 4.30 | |
| | 12 | Veredas Tunja | | N0+000 | K18+100 | Debito | | 32.268 | | 4.05 | |
| | 13 | Tunja - Final Veredas Tunja | | K11+100 | K14+470 | Unico | | 3.900 | | 4.30 | |
| | 13B | Final Veredas Tunja - El Morfil | | K14+470 | K17+000 | Debito | | 14.740 | | 4.33 | |
| | 14 | El Morfil - Palpe | | K17+000 | K18+200 | Debito | | 48.720 | | 4.57 | |
| | 15 | Palpe - Dufrenoy | | K18+200 | K157+000 | Debito | | 21.800 | | 4.52 | |
| BOYACA | 16 | Dufrenoy - La Ye | | K157+000 | K158+000 | Debito | | 3.632 | | 4.30 | |
| | 17 | La Ye - Elbanes - Sogamoso | | K158+000 | K160+000 | Debito | | 7.048 | | 4.44 | |
| | | | | K160+000 | K171+000 | Unico | | 12.880 | | | |
| 18 | La Ye - Malin - Sogamoso | | K171+000 | K176+000 | Unico | | 13.143 | | 4.43 | | |
| SUBTOTAL | | | | | | | | 300.371 | | 4.26 | |

Fuente: Informe de índice de estado de la interventoría, Consorcio Interventoría BTS, octubre de 2016.

En el mismo sentido debe iniciarse un plan para el cambio de la señalización vertical de todo el corredor para cumplir con el Manual de Señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte para el año 2015 donde gradualmente se vayan cambiando las señales a los largo de los más de 200km del proyecto y se cumpla la normatividad vigente.

Acorde a la auditoría de seguridad vial donde se señalan y evidencian muchos casos para mejorar a lo largo del corredor, es de suma importancia que los señalamientos allí dispuestos den cumplimiento en un plan programado en conjunto con la concesión, a fin de evaluar las metodologías empleadas por el concesionario conforme a la mitigación de estos señalamientos dados por la interventoría, de la misma manera, se sugiere a la supervisión del proyecto dar importante alcance a estas recomendaciones. La siguiente auditoría de seguridad vial debe prever un análisis comparativo respecto a lo encontrado en las evaluaciones anteriores y las correcciones al respecto que fueron realizadas.

| | |
|---|---|
| <p>Foto 13. Falencia en demarcación en sitios puntuales, Paso Urbano</p> | <p>Foto 13 y 14 Falencia en demarcación en sitios puntuales</p> |
|  |  |
| <p>Zonas de disminución de velocidad con desgaste pronunciado, se requiere mayor periodicidad de demarcación.</p> | <p>Ausencia de demarcación del par vial de Gachancipá.</p> |

7.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 70.05

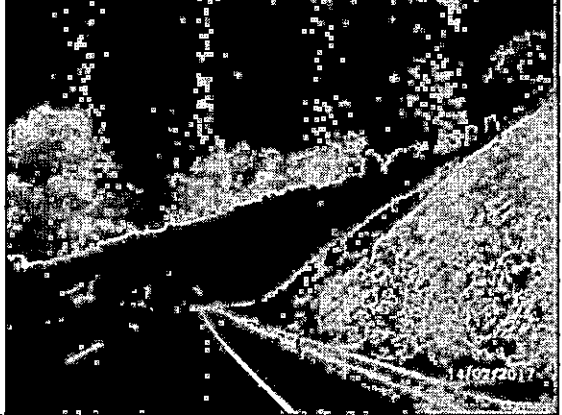

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto desde el punto de vista ambiental, donde se precisa un seguimiento acorde a la verificación de las obligaciones emanadas de las licencias ambientales autorizadas que tiene el proyecto y el PMA correspondiente.

Es necesario que se adelanten las acciones pertinentes a completar las compensaciones ambientales a las que dio lugar el proyecto con fundamento en lo establecido en la licencia ambiental y su modificación surtida por cuenta del par vial de Gachancipá y paso de doble calzada.

por Puente de Boyacá, las cuales imprimieron la necesidad de llevar a cabo compensaciones adicionales a las establecidas inicialmente pero que no se han llevado a cabo.

Se requiere de igual manera implementar los planes que sean necesarios para lograr la revegetalización del corredor en los puntos afectados por cortes en talud, se evidencia en varios de los trayectos algunos tramos con taludes escarpados con posibilidad de desprendimiento por escorrentía debido a que son zonas con pluviosidad alta.

No se encontró un seguimiento a los indicadores generados por los diferentes programas de manejo del PMA, que evidencie el cumplimiento del concesionario en cuanto a los programas definidos

| | |
|--|---|
| <p>Foto 15. Taludes sin revegetalización, Trayecto . Puente de Boyacá</p> | <p>Foto 16. Arbustos que invaden más del separador</p> |
|  |  |
| <p>Taludes y zonas escarpadas donde no se ha iniciado labores de revegetalización.</p> | <p>Arbustos en separador visiblemente obstruyendo señalización.</p> |

Es importante detectar la incidencia de la vegetación (arbustos) que a lo largo del corredor vial ocultan parcialmente señales verticales y que tienen un crecimiento con posible ocupación adicional a lo permitido sobre el derecho de vía; es importante que la interventoría pueda verificar dicha incidencia a fin de evitar posibles accidentes por intromisión de ramas, arbustos, o elementos del separador dentro del carril o berma próximo al separador.

7.1.4 Desempeño del componente predial

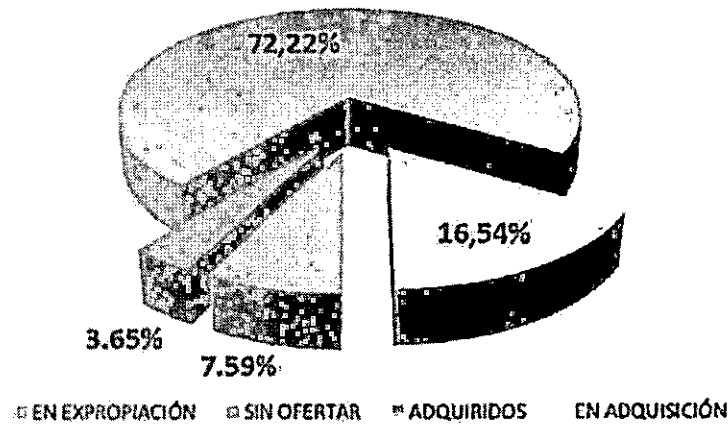
Calificación obtenida: 71,44

El componente predial para la interventoría de este proyecto está ligada a finalizar la adquisición y documentación de algunos predios pendientes de trámites administrativos, por tal razón el seguimiento a estos se vuelve fundamental a la hora de poder tener finiquitada la adquisición predial física y documental a favor de la ANI.

El balance del proyecto hasta el momento es de 3319, de los cuales 2397 ya fueron adquiridos, 72.22% y pendientes por adquirir hay 922, el 27,78%; de estos pendientes, en expropiación se tienen 252 predios, 7.59%, por ofertar 121, 3,65%, y en proceso de adquisición 549 predios correspondientes al 16.54%.

Ilustración 2. Avance en la gestión predial Enero de 2017

BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO



Fuente: Informe de interventoría, Consorcio Interventoría BTS, enero de 2017.



Es determinante la tarea de la interventoría a fin de revisar los expedientes prediales pendientes del proyecto, además de acompañar la gestión predial para la culminación de la adquisición que tiene el mismo; si bien ya se ha adelantado gran parte de la adquisición y el proyecto está ejecutado al 100%, se requiere de manera urgente terminar esta adquisición advirtiendo la adecuada gestión predial que debe concluir el concesionario.

Se evidencia que al ser un corredor altamente poblado por las actividades, industriales, comerciales y urbanas tiene gran propensión a invasiones de diferente tipo, lo cual debe ser muy bien manejado siendo este un tema de prioridad para mantener el corredor despejado. Se debe insistir al concesionario en salvaguardar el corredor vial de invasiones y en la recuperación del espacio denotado por la franja del corredor concesionado haciendo el seguimiento con las autoridades municipales respectivas ya que estos son temas de orden policivo que no se deben dejar acrecentar.

7.1.5 Desempeño del componente aforos y estadística

Calificación obtenida: 71,75

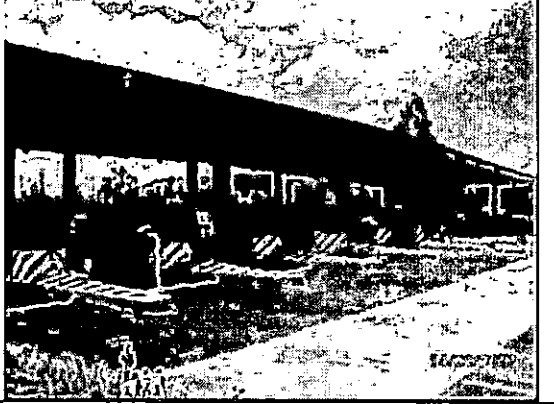
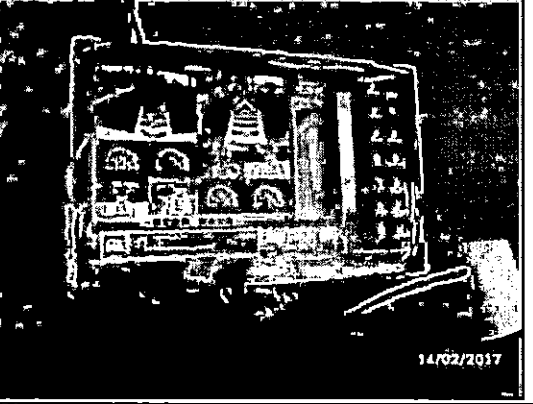
Es un componente determinante en esta auditoría debido a que el proyecto tiene un TPD alto; esto genera que los controles asociados al recaudo y contabilización sean muy estrictos, adicional a esto siendo una zona intermunicipal con pasos por zonas urbanas de uso, comercial, industrial y agrícola,

| | | |
|---|--|---|
|  | <p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Briceño – Tunja – Sogamoso, BTS</p> |  |
|---|--|---|



donde se evidencia un alto flujo de vehículos de carga, además del tráfico turístico de la zona y la afluencia de vehículos livianos.

Se revisó el peaje El Roble, este advierte una infraestructura en buen estado, el software que posee la concesión carece de adecuada confiabilidad hacia las labores rutinarias ya que es inminente una actualización o mejoramiento del sistema como tal.

Se evidencia de manera clara la toma de datos de la interventoría mediante cámaras propias y sistema de verificación en las auditorías mensuales, esto se ve reflejado cuando se cotejan las cifras de vehículos por categoría en las auditorías realizadas al sistema de peajes.

| | |
|--|---|
| <p>Foto 17. Peaje El Roble, Trayecto</p> | <p>Foto 18. Monitoreo de la interventoría</p> |
|  |  |
| <p>Adecuado estado del peaje en infraestructura.</p> | <p>Infraestructura de control video gráfico.</p> |

Se evidencia una estructura de peaje adecuada con una cantidad de carriles suficientes para la operación del corredor y señalización adecuada; sin embargo, debe revisarse la actualización del Manual de Señalización del Ministerio de Transporte expedido a mediados del año 2015 surtió una nueva versión y con este se complemente lo faltante, de la misma manera es importante implementar de manera más periódica la demarcación en las áreas de aproximación al peaje ya que se denota desgaste, así como en diferentes puntos del corredor vial.

| | |
|---|--|
| <p>Foto 19. Báscula Peaje Tuta</p> | <p>Foto 20. Báscula Peaje Tuta</p> |
|  |  |
| <p>Infraestructura con notable ausencia de demarcación</p> | <p>Buen estado operativo, pero falencias en infraestructura</p> |

En cuanto a las básculas que tiene la concesión, se visitó la báscula Peaje Tuta en el trayecto 15, la cual se encuentra bien mantenida y prestando un servicio acorde, con calibración al día y sistema de operación con software completo que permite atender la demanda que allí se presenta; sin embargo, se evidencia en los reportes de interventoría intermitencia de funcionamiento de las basculas fijas por mantenimiento o diferentes causas las cuales no permiten tener un control continuo, lo cual requeriría planes de contingencia ante estas situaciones.



En cuanto a la infraestructura de esta báscula fija, se denota un adecuado manejo, los equipos de pesaje, casetas, infraestructura de bascula y operación de la misma generan un buen servicio de control de pesaje; se recomienda verificar el estado de pintura y señalización en el área aferente a las casetas para así cumplir las especificaciones del manual de señalización vial vigente.

7.1.6 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 71,83

Dentro del componente social se evidencia un acompañamiento general al concesionario en materia de monitoreo sobre gestiones realizadas por el mismo, se evidencia por tanto acompañamiento a las campañas de seguridad vial; es claro el monitoreo a la ejecución del Plan Social Básico.

Se evidencia un seguimiento adecuado a las PQRS que se generan en el proyecto, se consolidan y tramitan con tiempos de cierre acertados, los seguimientos que da el concesionario y acompaña la interventoría han permitido mantener el indicador de PQRS bajo.

| Foto 21. Ventas de frutas al borde de vía | Foto 22. Ventas de frutas al borde de vía |
|---|--|
|  |  |
| <p>En el trayecto 15 se evidencia una situación socio-predial importante a atacar, ya que se está invadiendo por vendedores el derecho de vía</p> | |

Se evidencia acompañamiento de la interventoría a las diferentes socializaciones y reuniones que mantiene el concesionario con diferentes actores pertenecientes al proyecto como lo son alcaldías municipales, juntas de acción comunal, concejos municipales, entre otros; además de estos la

permanente comunicación con la comunidad ha permitido conocer de cerca requerimientos que se puedan implementar a medida de las posibilidades que da el contrato de concesión.

7.1.7 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 70,50

Dentro de los controles financieros que presenta la interventoría se resalta el seguimiento realizado en los comités fiduciarios así como en los informes de fiducia, se evidencian condiciones favorables del concesionario pues precisan una solvencia y capacidad de atender las necesidades que el proyecto requiere actualmente.

Es importante resaltar los análisis realizados por la interventoría respecto al comportamiento del ingreso esperado para la concesión, se requiere que se dé el apoyo necesario para cerrar los hallazgos de la contraloría referidos a este tema.

Se verifica claramente el control al recaudo de peajes y tráfico real, plasmado en los ingresos mensuales del concesionario y el control tarifario que aplica para la concesión.

7.1.8 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 70.50

Se evidencia un adecuado control jurídico al tema garantías por cuenta del estado actual del proyecto; sin embargo, es necesario definir la aplicación de las garantías en virtud del estado real de los trayectos ya que en su mayoría no están en estado de "operación" sino en "servicio" esto indica que aun hacen parte de la fase constructiva que prevé garantías diferentes a las que se tienen en estado de operación.

Para esta situación en particular es importante que se verifique de manera puntual el actuar de la entidad y la interventoría con el fin de mirar los mecanismos que da el contrato por la no suscripción de las actas de operación de los diferentes trayectos; esto repercute en el adecuado mantenimiento (niveles de servicio) de la vía y en los estándares que requiere el contrato, además hay tramos en servicio desde 2011 y que aún no se consideran en operación.

El acompañamiento al tribunal de arbitramento que mantiene el concesionario en contra de la entidad, si bien la agencia ya respondió la demanda es importante reforzar en la medida de lo que se requiera con los argumentos necesarios a fin de dar apoyo a la defensa de la entidad con evidencias y análisis concretos en cada pretensión.

Se recomienda a la interventoría propender a la realización de capacitaciones jurídicas en virtud de la actualización de normas, leyes, decretos y todo lo pertinente para una mejor interpretación de lo que acontece con la actualización normativa para proyectos de infraestructura de transporte que viene implementándose.

8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

8.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como las que se presentan a continuación:

8.1.1 Para la Interventoría

1. Realizar un mejoramiento a la página web en virtud de la obligación contractual contenida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.3 funciones generales, literal a) Área Administrativa, “...Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto...” Debido a que actualmente no se está cumpliendo esta obligación contractual.
2. No se evidencia como la interventoría está monitoreando la señalización temporal y planes de desvío por las obras de mantenimiento y culminación de obras menores que actualmente se llevan a cabo en el corredor vial. Esto de acuerdo a la obligación establecida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.3 funciones generales, literal b) Área Técnica “Revisar y verificar el estudio de señalización temporal y planes de desvíos programados que requiera el concesionario como parte de la ejecución del contrato de concesión...”.
3. No se evidencia como la interventoría está dando cumplimiento a la obligación establecida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.3 funciones generales, literal e) Área de Aforo y recaudo: “...Evaluar los riesgos asociados en el sistema de información existente en los peajes y verificar si el software y los procedimientos asociados con el manejo del sistema satisfacen los requerimientos de seguridad, efectividad y eficiencia...”.
4. No se evidencia elaboración de ficha técnica por parte de la interventoría respecto a la actualidad que vive el proyecto dando cumplimiento a la obligación establecida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.4.2 Interventoría Etapa de Construcción (b) Área Técnica: “...Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica de la concesión de acuerdo con las orientaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura en este sentido...”.

8.1.2 Para la supervisión

1. No se han suscrito todas las actas de inicio de etapa de operación de los trayectos, siendo que muchos de los tramos fueron terminados hace varios años.
2. No se viene cumpliendo el índice de estado en los trayectos y/o subtrayectos que están en operación y no se evidencian los mecanismos sancionatorios por este no cumplimiento del contrato por parte del concesionario.
3. No se evidencia gestión para la definición de la prestación de servicio del “área de servicio” ubicada cerca al municipio de Chocontá, dadas las circunstancias que llevaron a su sellamiento.

8.2 Recomendaciones

Se presentan las siguientes recomendaciones a la gestión realizada por parte de la interventoría y supervisión tales como:

8.2.1 Para la Interventoría

1. Es necesario hacer seguimiento a las recomendaciones derivadas de las auditorías de seguridad vial, con un plan o cronograma de cumplimiento de las mismas, ya que no se evidencia trazabilidad en las acciones realizadas por el concesionario para subsanar los hechos que se vienen presentando; definir conclusiones y recomendaciones puntuales a llevar a cabo, ya que el informe no sintetiza todo el análisis realizado.
2. Se requiere el acompañamiento activo de la interventoría para complementar las unidades de medida planteadas en el PMI por los hallazgos vigentes que tiene el proyecto, tanto los nuevos como los que necesitan replanteo.
3. Llevar a cabo un acompañamiento y solicitud al concesionario más estricto sobre el control a las invasiones del corredor concesionado, insistir ante las autoridades municipales su actuación policíva en los casos que se requiera.
4. Plantear un calendario de cumplimiento para resolver las dificultades en los predios por escriturar y que aún se encuentran pendientes de diferentes trámites.
5. Es necesario que la interventoría haga seguimiento a alertas tempranas que surjan de la activación de riesgos derivados de la matriz de riesgos elaborada para el contrato de concesión.
6. Se requiere generar un vínculo de la ficha técnica del proyecto en la página web para mantener la información básica del proyecto actualizada y disponible para quienes quieran saber las particularidades que vive la concesión y su seguimiento en la etapa de operación y mantenimiento.
7. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte publicado en el año 2015 y requerir al concesionario que empiece a adoptarlo progresivamente.
8. Se sugiere impulsar junto con el concesionario un plan de culturización y socialización más ambicioso respecto de los temas de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos

- trayectos del proyecto, siendo que este es un proyecto en inmediatez de alto flujo de peatones.
9. Se debe verificar de manera periódica la señalización en las áreas de intervención de los mantenimientos correctivos, ya que no obedecen a un PMT adecuado.
 10. Se recomienda implementar un formato de verificación de recorridos de manera nocturna.
 11. Se recomienda a la supervisión e interventoría apremiar al concesionario para establecer las zonas de compensación pendientes de las obras recientemente construidas ya que aún no se definen y ha pasado tiempo considerable para haberlas definido.
 12. Se debe apremiar al concesionario en las empradizaciones pendientes a lo largo del corredor vial, sobre todo en las recientemente establecidas con motivo de la apertura de la doble calzada en el trayecto 10 Puente de Boyacá.
 13. Es importante detectar la incidencia de la vegetación (arbustos) que a lo largo del corredor vial ocultan parcialmente señales verticales y que tienen un crecimiento con posible ocupación adicional a lo permitido sobre el derecho de vía; es importante que la interventoría pueda verificar dicha incidencia a fin de evitar posibles accidentes por intromisión de ramas, arbustos, o elementos dentro del carril o berma próximo al separador.

8.2.2 Para la Supervisión

1. Hacer seguimiento y acompañamiento al pronunciamiento del tribunal de arbitramento en virtud de su posición respecto a la demanda que impuso el concesionario y trabajar con la interventoría en el apoyo necesario para sacar adelante la defensa de la entidad.
2. Se recomienda a la supervisión e interventoría apremiar al concesionario para establecer las zonas de compensación pendientes de las obras recientemente construidas ya que aún no se definen y ha pasado tiempo considerable para haberlas definido.
3. Se sugiere apremiar al concesionario por los trabajos pendientes acerca de las empradizaciones que no se han llevado a cabo a lo largo del corredor vial, sobre todo en las recientemente establecidas con motivo de la apertura de la doble calzada en el trayecto 10 Puente de Boyacá.

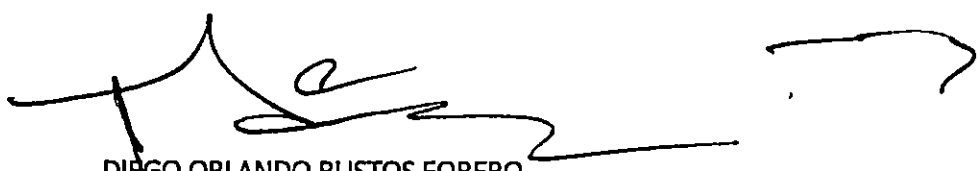
8.3 Buenas prácticas y observaciones

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la Interventoría y la Supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Se resaltan las labores realizadas por la interventoría involucrando personal y dedicación adicional en las situaciones que ha requerido el proyecto, sobre todo en aspectos prediales y en temas de aforo/recaudo.
2. Se resalta el control que se tiene en los peajes de la concesión, así como sus auditorías mensuales que muestran de forma clara lo acontecido en materia de funcionamiento operacional ajustado a los datos que se concilian con el concesionario.
3. Se destaca el acompañamiento realizado a la entidad para la completitud de las unidades de medida de los hallazgos que se tienen por contraloría, a fin de que se puedan cerrar los mismos por parte del ente de control.

4. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de febrero de 2017 de **70,53** valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
 Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. *IM*