



Agencia Nacional de Infraestructura



Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2016-102-002874-3
Fecha: 25/02/2016 12:51:40->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos: Informe 18 Folios



Bogotá D.C



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

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

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá – DEVINORTE (PEI 49)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá – DEVINORTE (PEI 49) realizada los días 8 y 9 de febrero de 2016, 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
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá – DEVINORTE (PEI 49)	6*	12*	5*

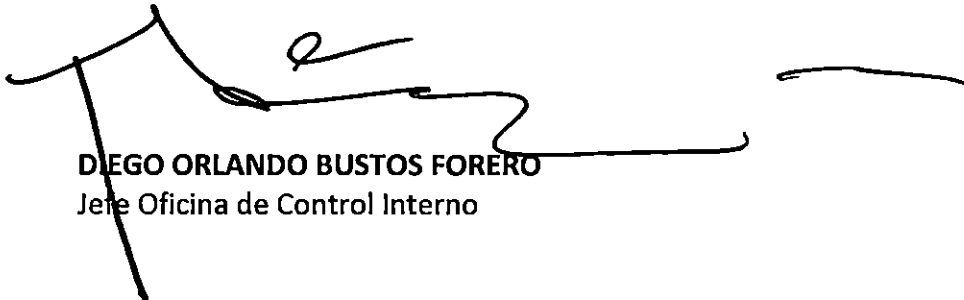
*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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

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 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.: Luis Eduardo Gutierrez Díaz – Gerente de Proyecto Carretero 2
Héctor Leonel Reyes – Supervisor del Proyecto.

Anexo: Informe 18 Folios
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno
Nro Borrador: 20161020004505



Agencia Nacional de
Infraestructura

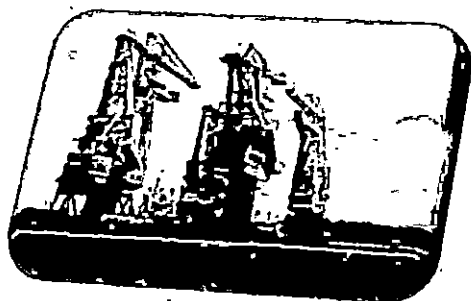


TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

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, Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá -
DEVINORTE (PEI 49)

2016



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
2.	ALCANCE.....	4
2.1.	Componentes Analizados	4
2.2.	Información de Contratos.....	5
3.	METODOLOGÍA.....	7
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	8
5.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	8
5.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	11
5.2	Descripción del proyecto a auditar	12
5.3	Temas abordados de manera específica:	15
5.3.1	Estado actual de la entrega y aprobación de los estudios y diseños fase III de la variante Sopó y el viaducto antiguo de la Caro.....	15
5.3.2	Estado y acciones a realizar de acuerdo a lo establecido en el tribunal de arbitramento 17	17
5.3.3	Obras pendientes de ejecutar: construcción de los puentes peatonales, pasos férreos a nivel y cicloruta.....	17
5.3.4	Incidencia de la IP Accesos Norte de Bogotá al proyecto	18
5.3.5	Documentación y actividades adelantadas para inicio del proceso de Reversión	19
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	19
6.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría	22
6.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	23
6.1.2	Desempeño del componente técnico	25
6.1.3	Desempeño del componente ambiental.....	28
6.1.4	Desempeño del componente predial.....	29
6.1.5	Desempeño del componente financiero.....	30
6.1.6	Desempeño del componente aforo y recaudo	31
7.1	No Conformidades.....	32
7.1.1	Para la Interventoría	32
7.1.2	Para la supervisión.....	32
7.2	Recomendaciones	33
7.2.1	Para la Interventoría	33

7.2.2 Para la Supervisión..... 34

7.3 Buenas prácticas y observaciones 34

INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados..... 5

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión 6

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Unión Temporal Concesionaria Desarrollo vial del Norte de Bogotá - DEVINORTE..... 6

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora 6

Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora 7

Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República..... 8

Tabla 7 – Antecedentes actuaciones otras instancias de control 9

Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance.....10

Tabla 9 – Temas programados para la Auditoría 11

Tabla 10 – Descripción de tramos del Alcance Básico del proyecto 13

Tabla 11 – Descripción de UF del Alcance del proyecto18

Tabla 12 – Resultados de calificación MED de abril de 2013 20

Tabla 13 – Resultados de calificación MED de agosto de 2014 20

Tabla 14 – Resultados de calificación MED de febrero de 2016..... 21

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-Mapa del Proyecto.....13

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el comportamiento de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretero desarrollo vial para el Norte de Bogotá - DEVINORTE, 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 del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la Agencia respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, desarrollo vial para el Norte de Bogotá - DEVINORTE y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Icity.
- 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 revisión realizada por parte de la Oficina de Control Interno en enero de 2016 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 aquí se presenta comprende los siguientes aspectos:

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas OPERACIÓN y MANTENIMIENTO asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la Concesionaria Desarrollo vial del Norte de Bogotá - DEVINORTE, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Icity en virtud del contrato 073 de 2012; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances propios de un proyecto carretero, tales como: componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, aforo (recaudo) y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por tercera ocasión a la misma interventoría, lo cual permite ver una comparación de las actuaciones del Consorcio Icity, en la cual se denota la trazabilidad de las actuaciones referida a los componentes analizados y a las recomendaciones planteadas al proyecto.

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la Agencia 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:

- Criterios de evaluación matriz MED (Matriz de Evaluación de desempeño) para los modos: Carretero, aeroportuario y férreo.
- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Guía 2 buenas prácticas de interventoría (sept 2015)
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Manual de interventoría y supervisión GCSP-M-002

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la Agencia, 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	Realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación, el mantenimiento y la Administración Fiduciaria del proyecto vial denominado "Desarrollo vial del Norte de Bogotá" en el Departamento de Cundinamarca.	No. 0664 de 1994	Unión Temporal Concesionaria Desarrollo vial del Norte de Bogotá – DEVINORTE
Interventor	Interventoría integral del contrato de concesión que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y mantenimiento del Contrato de Concesión N° 0664 de 1994 y demás documentos que lo modifiquen, adicione o complementen para la concesión Desarrollo vial para el Norte de Bogotá DEVINORTE	No. 073 de 2012	Consorcio Icity
Supervisor	Profesional Contratista por prestación de servicios	No. 635 de 2015	Ing. Héctor Leonel Reyes

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de Suscripción	24 de Noviembre de 1994
Fecha de Terminación Estimada	24 de Noviembre de 2009*
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	15*
Fecha Acta de Inicio	09 de Diciembre de 1994
Adicional 1**	22 de enero de 2010
Plazo Adicional 1 Estimado (años)	7**(o ingreso real)
Inicio de la Etapa de Preconstrucción	26 de Abril de 1995*
Inicio de la Etapa de Construcción	02 de Septiembre de 1996*
Iniciación etapa Operación y Mantenimiento	01 de Mayo de 1999**
Total en años del contrato de concesión (años)	22**

*Fechas inicialmente previstas en el Contrato 664 de 1994

**Adicional 1, por el cual se modifica el Modelo Financiero en Diciembre de 2005 (costos de construcción)

Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI (Supervisión), actualización Diciembre de 2015.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Desarrollo Vial del Norte de Bogotá – DEVINORTE se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Unión Temporal Concesionaria Desarrollo vial del Norte de Bogotá - DEVINORTE

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Integra de Colombia S.A.S	3.51%
	G4S Secure Solutions Colombia S.A	3.93%
	Civilia S.A	7.91%
	Mincivil S.A	55.18%
	Castro Tcherassi y Cia.Ltda.	13.26%
	Equipos Universal y Cia.Ltda.	15.95%
	Ofinsa Inversiones S.A.S	0.26%
	TOTAL	100,00%

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio Icity
Representante Legal	Camilo Adolfo Naged
Valor inicial del Contrato	\$ 6.769.475.800
Adicional No. 1	\$ 580.740.314
Adicional No. 2	\$ 193.270.771
Adicional No. 3	\$ 297.703.673
Total	\$ 7.841.190.558

Tiempo	67 meses
Fecha de Inicio del Contrato	30 de mayo de 2012
Fecha de terminación del Contrato	29 de diciembre de 2017

Fuente: Ficha técnica del Proyecto AGENCIA, actualización Diciembre de 2015.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Técnica y contratos S.A – TYPESA	30%
Consultores regionales Asociados CRA S.A	30%
Geotecnia y Cimientos – INGEOCIM LTDA	30%
Investigación y Control de Calidad S.A	10%
TOTAL	100%

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 ésta, 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 Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 12 de enero de 2016 y memorando No. 2016-102-000441-3 de la misma fecha.

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

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

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

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, en los 6 tramos del proyecto, verificando de manera especial los sectores en donde se están realizando actividades de mantenimiento y operación, además de planeación de nuevas obras, así como las básculas de pesaje y uno de los tres peajes existentes.

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 todas las evaluaciones de la 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 1150 de 2007, artículo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Decreto 734 de 2012, reglamentación del estatuto general de contratación.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 444 de 1993, prorrogas, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 067 de 2012, anexos y apéndices)

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se revisaron los diferentes hallazgos que existen para el proyecto desarrollo vial del Norte de Bogotá – DEVINORTE generados por la Contraloría General de la República y a la fecha se evidencia que el proyecto tiene 18 hallazgos con el 100% de unidades de medida en cumplimiento. Se está a la espera de cierre por parte de la Contraloría General de la República.

Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	18	Plan de Mejoramiento Institucional	100%	100%

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

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	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	- Oficio 20154090393092 de julio 2 de 2015. Solicitud de las acciones realizada por la AGENCIA en los últimos 3 años respecto al contrato de concesión.	Se dio respuesta mediante Oficio 20151000150881 de julio 9 de 2015
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	- Oficio 20154090347252 de junio 12 de 2015. Solicitud de las acciones realizada por la AGENCIA e información de avance sobre algunas obras puntuales. - Oficio 20154090549602 de septiembre 16 de 2015. Solicitud de las acciones realizada por la AGENCIA e información de avance sobre algunas obras puntuales - Oficio 20154090606322 de septiembre 22 de 2015. Invitación a participar en el recorrido que se realizará el 25 de septiembre. - Oficio 20154090636712 de octubre 2 de 2015. Seguimiento a temas y compromisos pendientes que quedaron de la visita efectuada.	Se dio respuesta mediante Oficio: 20153060144431 de julio 2 de 2015, 20153060209531 de septiembre 10 de 2015, y 20153060254531 de octubre 27 de 2015.
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

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 agosto de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

² Sistema de gestión documental Interno - AGENCIA

De igual manera, es importante resaltar que mediante memorando No. 2016-409-007985-2 del 3 de Febrero de 2016, la Interventoría envió documentación soporte para el cierre de las no conformidades No. 1420, 1429, 1822 y 1826, de tal forma que se revisaron y se incluyen dentro del avance que se presenta a continuación.

Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance

Numero	Recomendaciones y no conformidades dadas en auditorías anteriores	Observaciones	Avance %
1421	Se denota una exagerada implementación de publicidad que ha realizado el concesionario en el sector del peaje de Los Andes. Los sitios de peajes deben ser lugares armónicos y agradables para el usuario. Lo que en éste sitio se presenta es totalmente lo opuesto, razón por la cual se le solicita a la Interventoría una posición muy sustentada por escrito hacia el concesionario para mejorar éste tema. Se deberá realizar investigación a nivel de la forma como el modelo financiero tiene contemplado este ingreso de publicidad; se debe además, investigar en el Ministerio de Medio Ambiente sobre el tema de contaminación visual y en general, todo soporte que sirva para lograr mejorar el aspecto inconveniente que presenta actualmente este sitio de peaje.	En la Auditoría se informa que se dio inicio al proceso de incumplimiento contractual derivado de la explotación económica de publicidad en los peajes. Al respecto, se está a la espera del fallo por parte del tribunal de arbitramento, el cual determinará el valor final que entrará en la actualización del modelo financiero.	50%
1429	Existe actualmente un paso improvisado peatonal 100 metros antes del peaje de Los Andes. Por tratarse de una zona donde se tienen cuatro (4) carriles vehiculares de alta velocidad, se ésta generando una condición muy peligrosa debido a que la malla eslabonada que hay en ambos costados tiene una interrupción, que es utilizada por los peatones para pasarse por ese sector. La Interventoría deberá realizar las gestiones para que el concesionario adopte la solución óptima y eliminar esta potencial y peligrosa situación	En la Auditoría se verifica que existen comunicaciones al concesionario sobre el tema y se ha tratado la problemática en varios comités operativos; sin embargo, aún persiste el inconveniente.	50%
	Se debe realizar una nueva estructuración y reprogramación del Plan de Mejoramiento sobre los 19 hallazgos que todavía están vigentes para el proyecto en mención, a pesar de haber sobrepasado el	En la Auditoría se informa que se solicitó el cierre de todos los hallazgos	80%

1808	vencimiento de fechas en el Plan de Mejoramiento. El hecho de no contar con las soluciones definitivas para levantar los mencionados hallazgos, implican tareas y metas que deben ser informadas a la CGR, así como de una reprogramación de cada una de esas metas, aspecto que se debe dar total prioridad estando a casi un (1) mes de la culminación del año 2013.	y se está a la espera de la respuesta por parte de la CGR	
1810	Se debe apoyar la revisión del Programa de Relaciones con la Comunidad, del cual no se tiene evidencia alguna dentro de los informes de supervisión.	En la Auditoría se comprometieron a revisar el tema e incluirlos para próximos informes del supervisor.	50%
1825	Es necesario que el interventor realice seguimiento sobre los predios remanentes o no utilizados, sobrantes de los procesos constructivos de doble calzada realizados por el concesionario.	En la Auditoría se informa que esta tarea finalizará en el primer semestre del 2016, por lo que se realizará seguimiento.	50%

Vale la pena mencionar que la Oficina de Control Interno realizó una depuración y revisión detallada de todas las no conformidades asociadas a las auditorías técnicas desde el año 2012, para lo cual durante todo el mes de Diciembre se organizaron reuniones y divulgaciones mediante correo electrónico para que cada supervisor enviara los avances referidos a éstas o los planes de acción para las que no se hayan subsanado.

5.1 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 Agencia. 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	08/02/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	08/02/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión	08/02/2016	9:30 a.m.

administrativa, técnica y financiera.		
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	08/02/2016	2:00 p.m.
Recorrido al Corredor Concesionado (por definir tramos)	09/02/2016	8:00 a.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	09/02/2016	3:30 p.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Icity en la ciudad de Bogotá. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la Agencia.

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

- Estado actual de la entrega y aprobación de los estudios y diseños fase III de la variante Sopó y el viaducto antiguo de la Caro.
- Estado y acciones a realizar de acuerdo a lo establecido en el tribunal de arbitramento.
- Obras pendientes de ejecutar: construcción de los puentes peatonales, pasos férreos a nivel y cicloruta.
- Incidencia de la IP Accesos Norte de Bogotá al proyecto
- Documentación y actividades adelantadas para inicio del proceso de reversión.

De igual 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.

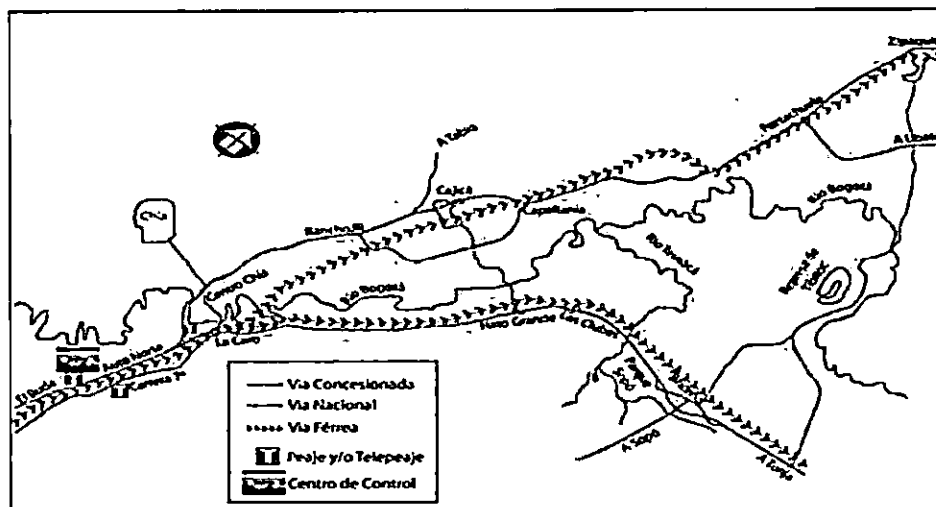
A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor, se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; de igual manera, se entregan registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

5.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de la concesión Desarrollo vial del Norte de Bogotá – DEVINORTE, está conformado por dos sectores: Ruta 55 Bogotá – Briceño la cual tiene un (1) tramo que va desde El Buda hasta el PR 21+000 (incluyendo el paso urbano) y Ruta 45A Bogotá – Zipaquirá, la cual consta de cinco (5) tramos. De igual manera, el proyecto tiene tres (3) estaciones de peaje y dos (2) básculas de pesaje – un móvil y una fija-.

Mediante adición se contempló la construcción de la variante T de Portachuelo en el PR 26+000, la cual permite empalmar con la concesión de Zipaquirá – Palenque.

Ilustración 10- Mapa del proyecto



Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 43 - Diciembre de 2015.

El alcance y tramos que hacen parte del proyecto se describen en la tabla 10.

Tabla 11 – Descripción de tramos del Alcance Básico del proyecto

ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	COMENTARIOS
Sector	Cantidades a Intervenir		
REHABILITACIÓN			
El Buda – La Caro	4.7 km	Autopista	2 calzadas de 3 carriles y separador
El Buda – La Caro	5.0 km	Carrera 7ma	1 calzada de 2 carriles
Autopista – Carrera 7ma	0.4 km	Empalme	1 calzada de 2 carriles
Capellanía - Zipaquirá	9.4 km	Vía Zipaquirá	1 calzada de 2 carriles
AMPLIACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVA CALZADA			
La Caro - Briceño	14.4 km	Vía Briceño	2 calzadas de 3 carriles y separador
La Caro – Centro Chía	1.0 km	Vía Zipaquirá	1 calzada de 3 carriles
Centro Chía – Rancho JR	3.9 km	Vía Zipaquirá	2 calzadas de 3 carriles y separador
Capellanía - Zipaquirá	9.4 km	Vía Zipaquirá	calzadas de 2 carriles, berma y separador
Variante Portachuelo	3.1 km	Vía Zipaquirá	2 calzadas de 2 carriles y separador
Variante Teletón	1.5 km	Vía Zipaquirá	1 calzada de 3 carriles
Variante Cajicá	5.2 km	Vía Zipaquirá	2 calzadas de 2 carriles

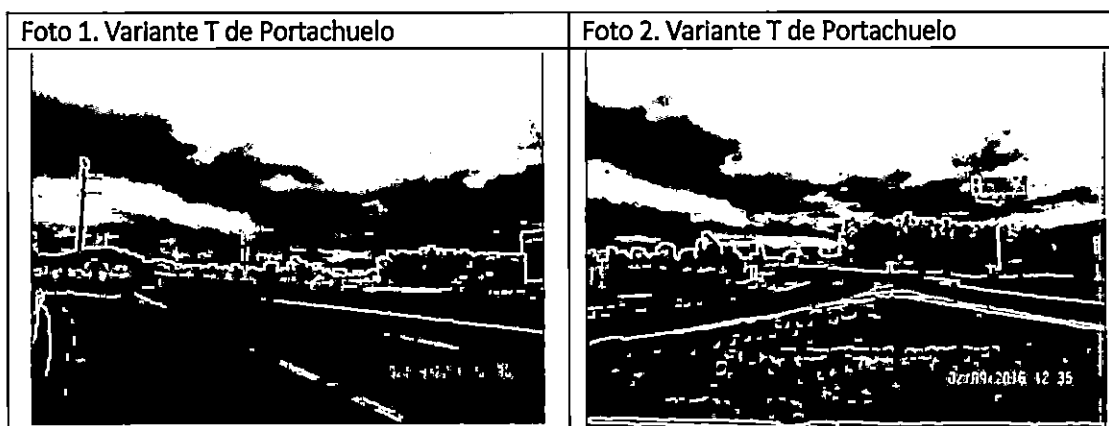
Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 43 - Diciembre de 2015.

Adicional a la información anterior, se han ejecutado 16 puentes y/o viaductos y 17 puentes peatonales, de los cuales quedan pendientes por ejecutar los de Zhue y Refisal. Además, se han realizado obras adicionales las cuales se mencionan a continuación:

- Rehabilitación Cajicá – Zipaquirá: Ejecutada al 100%
- Obras del sector de Lomitas: Construcción de puente peatonal y obras de urbanismo
- Puente peatonal de Unisabana
- Diseño y construcción de la Cicloruta en el Sector de La Caro – Cajicá
- Retorno Andes
- Construcción del peaje Teletón (hoy Unisabana)
- Retorno Briceño 1
- Puente peatonal Teletón

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 43 - Diciembre de 2015.

Mediante Otrosí No. 54 del 31 de octubre de 2013 se modifica el alcance del contrato, ya que se inicia la construcción de la variante T de Portachuelo, la cual permite conectar el corredor de DEVINORTE con la concesión de Zipaquirá – Palenque. Actualmente la obra se encuentra terminada y en operación, quedando pendiente la cesión de 3 predios que la Alcaldía aún no ha entregado a la Agencia, pero que el concesionario está gestionando.



El proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, tiene programado la repotenciación del viaducto antiguo de la Caro, la construcción de los puentes peatonales Refisal y Zhué y la terminación de la construcción de la ciclo ruta. Mediante Otrosí No. 57 y 58 se contrató con la concesión la elaboración de los estudios y diseños en fase III de la variante Sopó, los cuales deberán ser entregados en abril de este año.

De igual manera, el proyecto tiene un tribunal de arbitramento abierto en donde se definirán temas relacionados a la actualización del modelo financiero, obras adicionales, ingresos del concesionario por publicidad en el peaje Andes, áreas de servicio, carros de recolección de basuras, entre otros.

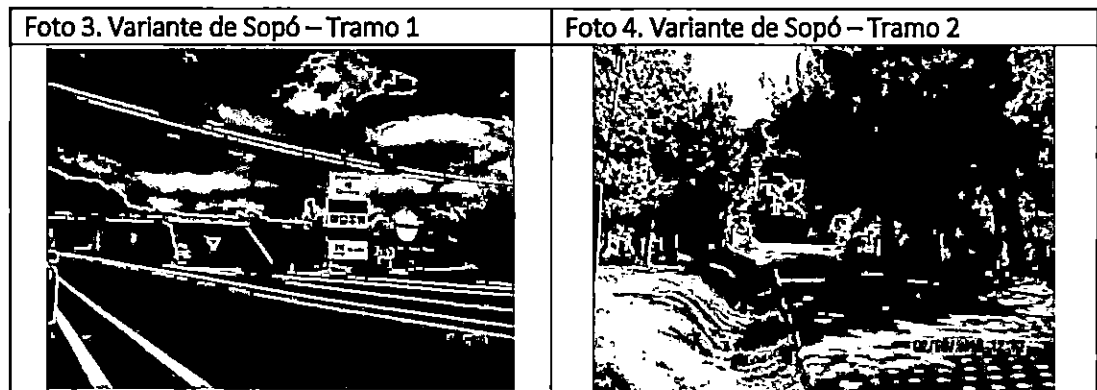
5.3 Temas abordados de manera específica:

5.3.1 Estado actual de la entrega y aprobación de los estudios y diseños fase III de la variante Sopó y el viaducto antiguo de la Caro

Los estudios y diseños Fase III de la Variante Sopó fueron contratados mediante el otrosí No. 57 del 30 de abril de 2015 en el cual se consideraban además los de la variante Cajicá, pero por decisión de la Agencia se generó el otrosí No. 58 en donde sólo quedó en el alcance la variante de Sopó. Se tiene como plazo de entrega en abril de este año.

La variante está compuesta por dos tramos: el tramo 1 tiene una longitud aproximada de 1.8 km y se tiene planeado una estructura adosada al puente existente, no necesita licencia ambiental sino PAGA (Programa de Adaptación de la Guía Ambiental) y actualmente el concesionario y la interventoría están en la revisión de varios entregables. De acuerdo al trazado planteado se consideraría la adquisición de 27 predios.

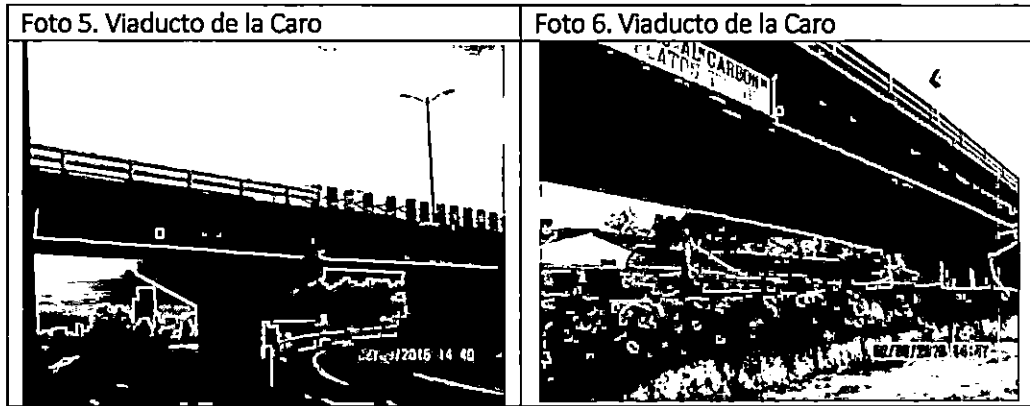
El tramo 2 conectaría con la concesión de Perimetral de Oriente, tendría una longitud de 3.2 km más los metros que dependerían de donde inicie la vía, ya que se tenía considerado iniciar en el sector llamado tres esquinas, pero está en socialización. La obtención de la licencia ambiental está en trámite y se realizó visita por parte de la ANLA en días pasados.



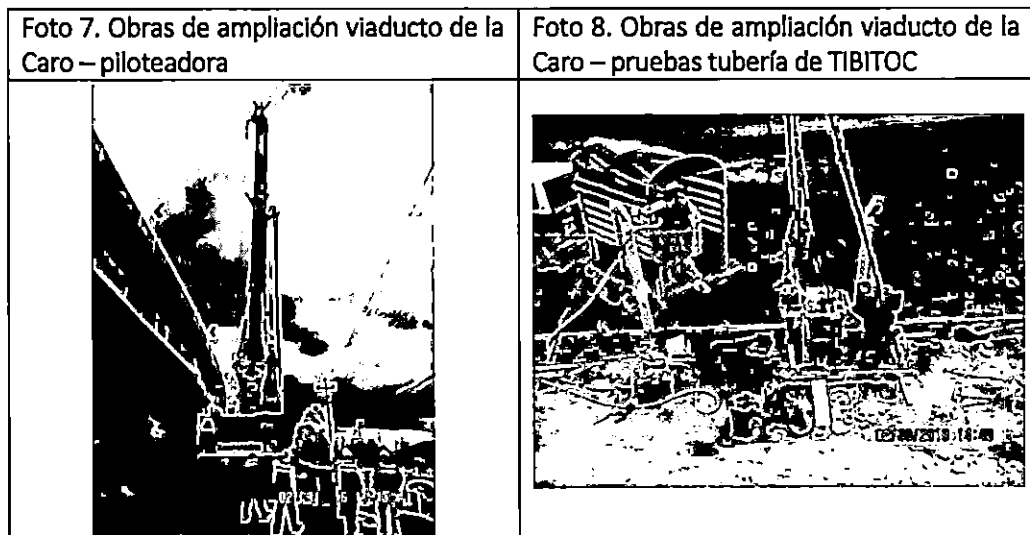
Debido a que es de gran importancia la inclusión de esta variante para mejorar la movilidad en el sector, se recomienda a la interventoría y la supervisión hacer cumplir con el cronograma inicial de entrega de los estudios, dar concepto técnico a los entregables que genera el concesionario y gestionar la reunión con el equipo de Perimetral de Oriente para definir temas relacionados con la conexión y los recursos que se requieren para ello.

Por otro lado, el viaducto antiguo de la Caro era parte del alcance básico del proyecto pero se ha ido aplazando su ejecución desde el 2008. Como resultado del acuerdo al cual llegó el concesionario y la Agencia en noviembre de 2015, se concertó la repotenciación del viaducto con

recursos disponibles del proyecto, de obras que no se ejecutaron en su momento y fueron reemplazadas (excedentes).



En la visita de obra se observó que ya el concesionario empezó actividades de topografía, ubicación de maquinaria y material en la zona, armado de hierro, entre otros y según se informa la interventoría, aún no tienen aprobado un plan de obras. Se encuentra presente un residente de la interventoría verificando los procedimientos realizados, al igual que acompañando la realización de pruebas que permiten corroborar que la obra no afectará la tubería de TIBITOC, que pasa por el sector. Es necesario mencionar que la interventoría no debe permitir el inicio de actividades por parte del concesionario sin tener previa aprobación, considerando los riesgos que esto puede conllevar.



De igual manera, se recomienda a la interventoría realizar un seguimiento al cronograma de obra que entregará el concesionario para que se cumplan con los plazos iniciales, la cual se tiene previsto para ejecución de 1 año, ya que se observa que el rendimiento del armado de hierro es muy inferior

al que tiene la máquina piloteadora, lo que generaría un atraso considerable. De igual manera, es importante mantener limpieza y orden en la zona de trabajo, tener un cerramiento apropiado para la obra y controlar el uso de EPP's para todo el personal.

5.3.2 Estado y acciones a realizar de acuerdo a lo establecido en el tribunal de arbitramento

A la fecha existe un tribunal de arbitramento iniciado por DEVINORTE, en donde se tienen pretensiones como el reconocimiento por parte de la Agencia de obras adicionales que se han realizado y finalización del proyecto en función del cumplimiento de la TIR esperada. Por su parte, la Agencia instauró otros temas de relevancia relacionadas a procesos de incumplimiento como los ingresos recibidos por publicidad en el peaje Andes, la no entrega de camiones recolectores de basuras ni construcción de áreas de servicios.

Al respecto, la Concesión y la Agencia llegaron a un acuerdo en noviembre de 2015, en la cual se llegaron a compromisos por parte de DEVINORTE como la entrega de camiones de basura, instalación de áreas de servicio y un monto de dinero que ingresó por publicidad y hará parte del modelo financiero. De igual manera, la Agencia se compromete a reconocer unos valores por obras adicionales, de tal forma que se trasladen para la ejecución de otras, como es el viaducto antiguo de la Caro.

Se está a la espera de citación al tribunal y fallo del mismo, el cual se tiene previsto que será para abril de este año, y de esta manera dirimir los temas pendientes e iniciar el proceso de reversión y liquidación del contrato, según sea el caso.

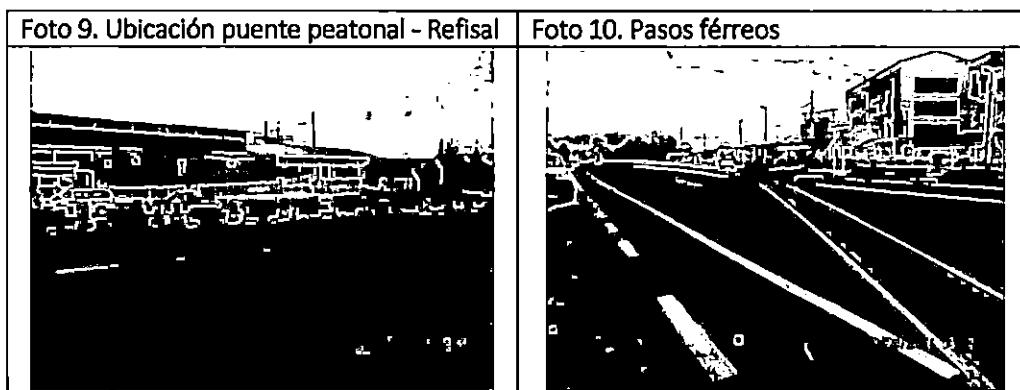
Se recomienda a la interventoría que siga realizando oportunamente las justificaciones y/o conceptos adicionales en cada uno de los temas planteados anteriormente, en caso de ser requerido por la Agencia como apoyo y asesoramiento en el tema. De igual manera, hacer los respectivos controles y la trazabilidad de todo el proceso, partiendo del principio de la defensa de la entidad y los intereses del Estado.

5.3.3 Obras pendientes de ejecutar: construcción de los puentes peatonales, pasos férreos a nivel y cicloruta

Se puede mencionar que ya se encuentran aprobados los diseños y los sitios específicos por parte de la interventoría en donde se construirán los dos puentes peatonales: Refisal y Zhué y se está a la espera de inicio de obra. Por otro lado, para los pasos férreos se está revisando presupuesto en acompañamiento con la interventoría, ya que es necesario construirlos en concreto y cumplir con las especificaciones requeridas, de tal forma que el concesionario realice la intervención y la operación esté a cargo de la concesión férrea Bogotá-Belencito. Actualmente se observa que se realizaron obras provisionales, pero ya están deterioradas por el tráfico que pasa por el sector.

Respecto a la cicloruta se comenta que está en un 60% de ejecución, la cual se debe a que no se ha terminado el puente peatonal que está realizando el contratista del ICCU en la zona. Cabe aclarar,

que una vez se termine esa intervención, se podrá continuar con la obra, de acuerdo al trazado socializado y aprobado por la interventoría.



5.3.4 Incidencia de la IP Accesos Norte de Bogotá al proyecto

De acuerdo a lo comentado por el supervisor y lo informado por la Vicepresidencia de Estructuración, la iniciativa privada fue presentada por las mismas empresas que componen la concesión de DEVINORTE y se encuentra en fase de factibilidad, de tal forma que estaría prevista para firma de contrato para el segundo semestre de 2016.

Inicialmente se tenía prevista la intervención, tanto por la ruta 55 como la 45A, desde la calle 190; sin embargo, se ajustó el proyecto de acuerdo a las directrices del distrito, de tal manera que se planteó desde el sector conocido como el Buda, el cual es el mismo punto inicial de la concesión de DEVINORTE. A continuación se muestra el alcance del proyecto.

Tabla 12 – Descripción de UF del Alcance del proyecto

UF	Sector	Longitud (km)	Intervención prevista
1	Ampliación Carrera Séptima	4.8	Construcción segunda Calzada
2	Ampliación Autopista Norte	4.2	Calzada Oriental: Construcción de dos carriles desde la Calle 245 hasta el peaje Andes. Calzada Occidental: Construcción de dos carriles desde la Calle 245 hasta La Caro.
3	Variante Hatogrande	2.1	Construcción Doble Calzada
4	Devinorte	51.2	Operación y Mantenimiento

Fuente: Información suministrada por la Vicepresidencia de estructuración – Agencia Nacional de Infraestructura.

Considerando que actualmente la iniciativa privada se encuentra en fase de factibilidad, se recomienda revisar nuevamente el alcance y analizar la opción de iniciar desde la Calle 190, ya que es un punto álgido de la salida de Bogotá por el norte que genera un incremento de vehículos lo suficientemente alto para congestionar el corredor, lo cual aumentaría la velocidad para este tramo de concesión.

5.3.5 Documentación y actividades adelantadas para inicio del proceso de Reversión

La interventoría comenta que se han realizado reuniones con la Agencia para definir cuáles son los procedimientos, documentación, plazos y demás requerimientos que deberán iniciarse en caso de que la concesión revierta al Estado en noviembre de este año. Cabe aclarar, que esta fecha de finalización del proyecto será definida una vez conocido el fallo del tribunal de arbitramento que actualmente está en curso; sin embargo, se recomienda a la interventoría realizar una planeación preliminar de la situación, mediante la programación de actividades contemplando el tiempo inicial de reversión, esto con el fin de tener holguras en este proceso y cumplir con los plazos requeridos por la Agencia mediante el manual de reversión GCSP-M-001.

6. 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 la interventoría Consorcio Icity en los años anteriores, en donde se denotan las actuaciones progresivas de la interventoría ya que puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento fueron aplicadas para un mejoramiento continuo.

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

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Icity para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 69.52 sobre 100, resultado global, realizada el mes de febrero de 2016.


En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en abril de 2013 al Consorcio Icity:

Tabla 13 – Resultados de calificación MED de abril de 2013

 Agencia Nacional de Infraestructura	Nombre Proyecto Concesión		Bogotá			
	Nombre Interventoría del proyecto		Consorcio Icity			
	No. Contrato Interventoría		079 de 2012			
	Fecha de Evaluación		16 de Abril de 2013			
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
Calificación desempeño de Interventoría CON % GENERALES ESPECÍFICOS						
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				67,93	
02	Gestión Técnica				61,65	
03	Gestión Financiera				63,47	
04	Gestión Jurídica				72,85	
05	Gestión de Aforo y Recaudo					81,59
06	Gestión Ambiental			54,81		
07	Gestión Social				66,69	
08	Gestión Predial				70,00	
Promedio General =		67,37				


La segunda medición se realizó en agosto de 2014, encontrando mejoras en el componente ambiental, su calificación fue la siguiente:

Tabla 14 – Resultados de calificación MED de agosto de 2014

 Agencia Nacional de Infraestructura	Nombre Proyecto Concesión		Desarrollo vial del Norte de Bogotá			
	Nombre Interventoría del proyecto		Consorcio Icity			
	No. Contrato Interventoría		073 de 2012			
	Fecha de Evaluación		29 de Agosto de 2014			
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
Calificación desempeño de Interventoría						
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				73,95	
02	Gestión Técnica				77,00	
03	Gestión Financiera				63,91	
04	Gestión Jurídica				73,00	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				72,43	
06	Gestión Ambiental				71,21	
07	Gestión Social				70,50	
08	Gestión Predial				66,93	
Promedio General =		71,12				

Para la presente auditoría realizada en febrero de 2016, se presenta la tercera medición bajo los parámetros de la matriz MED con la siguiente calificación:

Tabla 15 – Resultados de calificación MED de febrero de 2016

 <p>ANI Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>DEVINORTE</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>CONSORCIO ICITY</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>073 DE 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>FEBRERO 8 DE 2016</td> </tr> </table>	Nombre Proyecto Concesión	DEVINORTE	Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO ICITY	No. Contrato Interventoría	073 DE 2012	Fecha de Evaluación	FEBRERO 8 DE 2016																																																						
	Nombre Proyecto Concesión	DEVINORTE																																																													
Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO ICITY																																																														
No. Contrato Interventoría	073 DE 2012																																																														
Fecha de Evaluación	FEBRERO 8 DE 2016																																																														
<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 CARRETERO</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 CARRETERO					Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto																																																
0-20	21-40	41-60	61-80	81-100																																																											
Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO																																																															
Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Id</th> <th>Componente</th> <th>Muy bajo</th> <th>Bajo</th> <th>Medio</th> <th>Alto</th> <th>Muy Alto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>Gestión Administrativa</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>70,13</td> <td></td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Gestión Técnica</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>71,86</td> <td></td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Gestión Financiera</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>65,50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>Gestión Jurídica</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>65,95</td> <td></td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Gestión de Aforo y Recaudo</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>73,98</td> <td></td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>Gestión Ambiental</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>70,50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>Gestión Social</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>70,50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>Gestión Predial</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>67,72</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto	01	Gestión Administrativa				70,13		02	Gestión Técnica				71,86		03	Gestión Financiera				65,50		04	Gestión Jurídica				65,95		05	Gestión de Aforo y Recaudo				73,98		06	Gestión Ambiental				70,50		07	Gestión Social				70,50		08	Gestión Predial				67,72	
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto																																																									
01	Gestión Administrativa				70,13																																																										
02	Gestión Técnica				71,86																																																										
03	Gestión Financiera				65,50																																																										
04	Gestión Jurídica				65,95																																																										
05	Gestión de Aforo y Recaudo				73,98																																																										
06	Gestión Ambiental				70,50																																																										
07	Gestión Social				70,50																																																										
08	Gestión Predial				67,72																																																										
<table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td style="text-align: center;">69,52</td> </tr> </table>	Promedio General =	69,52																																																													
Promedio General =	69,52																																																														

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las tres matrices de evaluación de desempeño para los tres períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 12, 13 y 14 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 del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – de tal forma que se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz 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 mforero@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 8 y 9 de febrero de 2016, 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 AGENCIA en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

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

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (Items 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 2016, así:

6.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 70.13

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada 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 tienen se encuentran ubicados en el Barrio Toberín en la ciudad de Bogotá, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar y debido a su cercanía con el proyecto les permite acceder rápidamente al corredor para el cumplimiento de sus funciones.

El Consorcio Icity cuenta con certificados de calidad ICONTEC, los cuales vencen finalizando este año, razón por la cual tienen un control estricto de procedimientos, formatos y demás elementos que hacen parte del sistema de calidad, al igual que un manejo adecuado de documentos que se evidencia en un archivo digital y físico muy eficiente.

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 y ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario.

Se verifica que la página web del concesionario cuenta con información importante acerca del proyecto, distintas líneas de atención y datos relevantes como beneficios que tienen los usuarios tales como turismo, valor de los peajes, entre otros; sin embargo, se recomienda incluir las obras que se tienen planteadas iniciar próximamente como son la repotenciación del Viaducto antiguo de la Caro y la construcción de los puentes peatones de Refisal y Zhué, de tal forma que se informe oportunamente los cambios que sufrirá en cuestión de movilidad el corredor.

La Interventoría tiene dentro de sus documentos de seguimiento tres (3) matrices de riesgos relacionados al tema ambiental, de EPP's y SISO; sin embargo, una vez analizado los documentos se evidencia que sólo se están considerando riesgos en la etapa de construcción, razón por la cual no se tiene un control sobre riesgos adicionales que están presentes en el proyecto en la etapa de operación y sobre los cuales la interventoría no ejerce revisión.

De igual manera, se observa que el logo de la Agencia vigente está presente en los recursos físicos de la obra y la oficina de la interventoría, al igual que en las camionetas y EPP's del personal.

Respecto a la entrega del Informe mensual de la interventoría, se analiza que en el contrato de la interventoría se menciona en la sección 4.02 informes mensuales lo siguiente: "*(a) Durante la vigencia del presente contrato, el Interventor deberá suministrar al Supervisor de la AGENCIA un Informe Mensual por escrito dentro de los primeros cinco (5) Días Hábiles de cada Mes de ejecución del Contrato de Concesión objeto de Interventoría, el cual deberá contener una relación detallada de todas las actividades que ejecutó el Interventor en el período objeto del informe*". De igual manera, se revisó el acta del comité técnico No. 3 del 17 de Septiembre del 2012, en donde la Ingeniera Claudia Liliana Ramírez (Supervisora de la Agencia es su momento), informa a la interventoría que se puede entregar dentro de los primeros 15 días del mes. Por tal motivo, se verificó las fechas de entrega de los informes de los meses octubre, noviembre y diciembre de 2015 y las fechas fueron las siguientes: 25, 23 y 26.

De acuerdo a lo anterior, se concluye que la Interventoría no está entregando el informe dentro de los tiempos establecidos, razón por la cual se recomienda cumplir con lo estipulado o generar un documento contractual que permita entregar en tiempos diferentes.

6.1.2 Desempeño del componente técnico

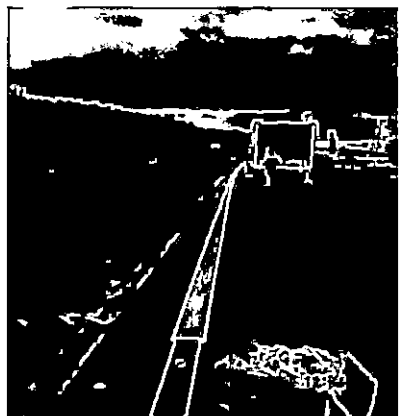
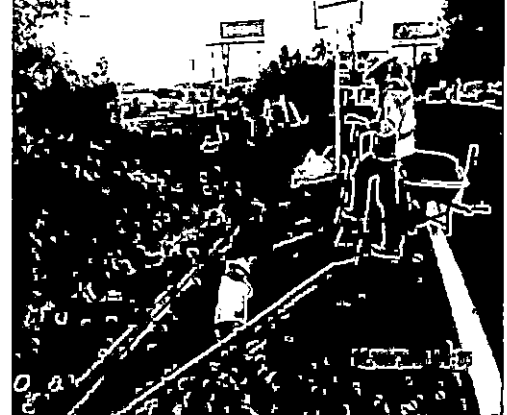
Calificación obtenida: 71.86

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de mantenimiento, control en peajes, control en básculas, medición de índice de estado del corredor e intervenciones constructivas que adelanta el concesionario en sitios puntuales.

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.

Por la etapa en la cual se encuentra el proyecto, se tienen programados comités operativos semanales en los cuales participa la interventoría, el concesionario y el supervisor de la Agencia. En ellos se analizan temas pendientes, intervenciones puntuales que solicita la interventoría, mantenimiento del corredor y adelantos de obras que se tienen planteadas para construcción próximamente. Cabe resaltar la labor que está llevando a cabo la interventoría, ya que elaboró una matriz de daños del corredor en donde evidencia en que tramos es necesario que se intervenga la carpeta asfáltica, al igual que la demarcación de la vía en donde se requiera (en función de los resultados de la Auditoría de seguridad). Se lleva un control de cumplimiento del concesionario, en función de la programación acordada en comités.

De lo anterior y mediante visita de obra, se pudo observar que el concesionario estaba realizando varias de las actividades, como se muestra a continuación:

<p>Foto 11. Demarcación de la línea amarilla en el PR 24+900</p>	<p>Foto 12. Limpieza de alcantarillas a cargo de la Cooperativa</p>
	
<p>Foto 13. Limpieza de canal y acopio de material en el PR 10+000</p>	<p>Foto 14. Sellado de fisuras y reparcheos</p>



A pesar del seguimiento y las actividades que está realizando el concesionario, se evidencia ausencia de demarcación en algunos tramos concesionados al igual que las estructuras hidráulicas, tramos de vía con varias fisuras continuas tratadas que reducen el estado de transitabilidad de la vía y cunetas en mal estado que disminuyen considerablemente la capacidad hidráulica y el manejo adecuado de aguas. Por lo anterior, se sugiere a la interventoría incluir estas actividades en la matriz de daños e Implementar un cronograma de ejecución, además de generar un análisis comparativo con la siguiente auditoría de seguridad vial en donde se observe las correcciones al respecto que fueron realizadas.

Foto 15. Tramo de vía con varias fisuras selladas continuas

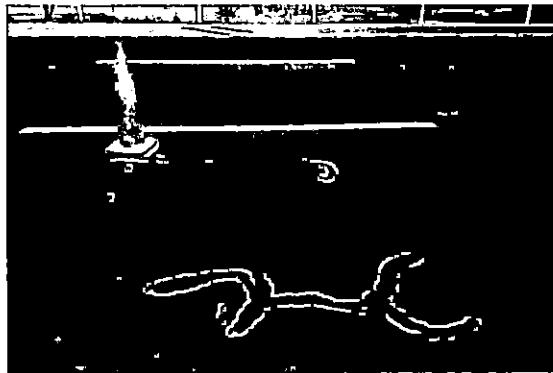


Foto 16. Cunetas en mal estado

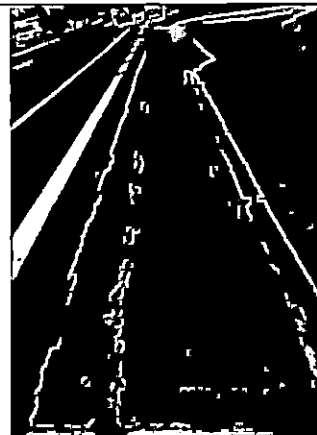
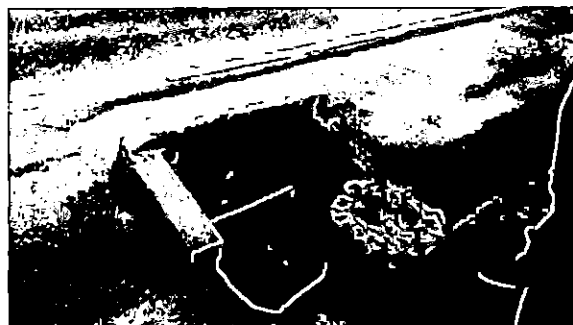


Foto 17. Estructuras hidráulicas en mal estado y sin pintura reflectiva



Respecto al control que se tiene sobre las básculas (tanto la móvil como la fija) se denota una muy buena operación en las mismas con equipos confiables, procedimientos acertados, calibración al día y operación acertada en la atención del tráfico pesado del corredor, de igual manera que se está cumpliendo adecuadamente con el procedimiento establecido y se están ejecutando los mantenimientos periódicos de los equipos. La báscula móvil presenta una programación de ubicación mensual a la interventoría y de esta manera se realiza el seguimiento.

Foto 18. Báscula móvil



Foto 19. Báscula fija



Se recomienda a la interventoría enfatizar en el cumplimiento contractual al concesionario para realizar el procedimiento de pesaje al menos el 50% de los vehículos pesados, ya que se evidencia que en los meses de enero, febrero, junio, agosto, noviembre y diciembre de 2015 no se cumplió la obligación.

Por otro lado, los tres peajes que tiene la concesión: Andes, Fusca y Unisabana (antes Teletón) cuentan con instalaciones muy bien mantenidas tanto en infraestructura como en equipos. De igual manera el CCO, el cual se encuentra después del peaje Andes (sentido sur – norte) está en buenas condiciones, cuenta con una oficina para el “pase ya” y un edificio administrativo en donde

funciona la concesión. Se verifica el sistema de correspondencia y archivo, el cual se está implementando, desde el año pasado, la digitalización de los documentos.



6.1.3 Desempeño del componente ambiental

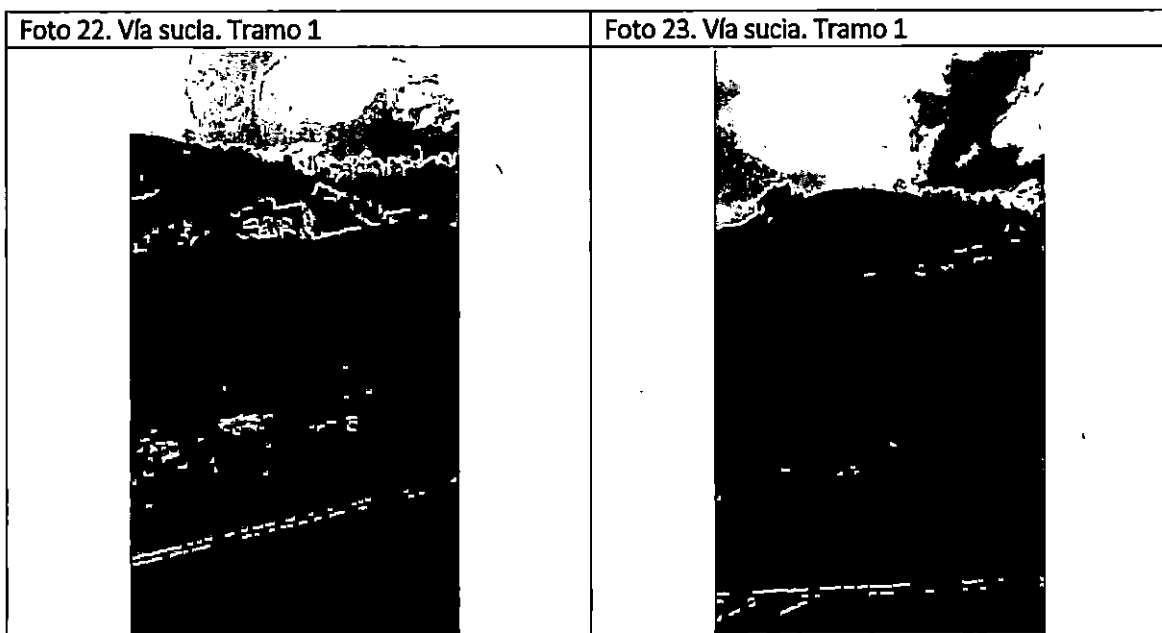
Calificación obtenida: 70.50

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos ambientales, se hace revisión de las acciones a las que está obligado el concesionario y se presenta seguimiento en cada informe mensual.

Actualmente la interventoría está realizando actividades de acompañamiento a la concesión para la obtención de la licencia ambiental para el tramo 2 de la variante Sopó y el concepto técnico respecto al PAGA para el tramo 1.

En la visita de obra se evidencia que en el tramo que comprende en dirección hacia el municipio de Briceño, existen algunos sitios en donde la vía se encuentra sucia y con material particulado, ya que los camiones que salen de las canteras transitan la vía sin limpiar las llantas, lo que genera situaciones de accidentabilidad.

La interventoría informa que la situación está siendo gestionada por el concesionario y por tal motivo se sugiere continuar con el trámite e implementar acciones de limpieza de la vía hasta que se solucione el problema.



Respecto al las muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua y ruido generados en el proyecto, la interventoría informa que se realizan muestras aleatorias con el fin de corroborar lo informado por el concesionario, de tal manera que se cumpla con lo estipulado en la licencia ambiental.

6.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 67.72

El componente predial cobró gran importancia por la verificación a realizarse por parte de la interventoría de las carpetas prediales del proyecto, en especial en la construcción de la variante T de Portachuelo. Actualmente se comenta que quedan 3 predios que hace falta de entrega oficial por parte de la Alcaldía de Zipaquirá a la Agencia.

Cabe resaltar la gestión y concepto oportuno por parte de la interventoría, ya que se evidenció que estos predios eran de uso público y por tal razón no tenían por qué ser adquiridos mediante el pago por parte de la Agencia. Por tal motivo, se sugiere hacer el seguimiento del tema, de tal manera que se solucione dentro de los tiempos contractuales del proyecto.

Por otro lado, se comenta que para la variante Sopó se tiene considerados aproximadamente 48 predios, los cuales tendrán que ser definidos en los estudios y diseños definitivos, con el fin de iniciar su respectiva gestión predial.

Foto 24. Predios en trámite – T de Portachuelo



6.1.5 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 65.50

Es un componente determinante en este proyecto porque las revisiones financieras que ha realizado la interventoría han servido de concepto a favor de la entidad para el tribunal de arbitramento que actualmente está abierto. Al respecto, se comenta que se está definiendo si es necesario actualizar el modelo financiero del 2005 reconociendo unas obras adicionales a cargo de concesionario e incluyendo ingresos adicionales que ha tenido el concesionario y que no han hecho parte del modelo, como es la publicidad en el peaje Andes.

Cabe aclarar que la interventoría han realizado simulaciones del modelo financiero que se plantea modificar, en donde el cumplimiento del contrato prevé que los ingresos del concesionario serán considerados a partir de la TIR esperada o del plazo, la cual se definirá en abril de este año cuando se tiene planeado que se realice el fallo del tribunal. De igual manera, se ha evaluado los montos excedentes por obras que no se realizaron en su momento o fueron reemplazadas por otras.

En la revisión del informe mensual se evidencia que el componente financiero del proyecto está atrasado (1) un mes respecto al presentado en los demás componentes del informe, y esto se debe a que la fiducia entrega dentro de los 15 primeros del mes la información. Sin embargo, se evidencia que el informe mensual se entrega entre los días 20 y 25 de cada mes, lo cual muestra un tiempo considerable en la que la interventoría podría analizar y emitir un concepto sobre la información.

Al respecto, es necesario mencionar que la interventoría debe cumplir con los tiempos establecidos contractualmente y entregar la información actualizada en cada uno de los informes mensuales, ya que son el reflejo de cómo se encuentra el proyecto y del cual extraer información concluyente del estado del mismo.

Aunque no se presenta certificado SARLAFT por parte de la fiduciaria, mediante comité de fiducia se expide un comunicado por parte de Bancolombia en donde se explica a la fiduciaria que se verifica constantemente la transparencia de los ingresos que tiene el concesionario.

6.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 73.98

En este componente se pudo observar un adecuado control y seguimiento desde el punto de vista de operación a los peajes que maneja la concesión, en donde se cuenta con los equipos, organización, personal y tecnología necesaria para agilizar el recaudo de cada uno de los peajes.

Se puede evidenciar que el peaje Andes es el más transcurrido y el que representa más del 90% del recaudo de la concesión. En la visita se observó que a la fecha existen más de 30.000 "pase ya" aprobados por la concesión, el peaje cuenta con cámaras de entrada y salida, reconocimiento digital de las placas y carriles especiales para carros públicos (Ley 787 de 2002)

Aunque los peajes denotan un adecuado manejo, los equipos de pesaje, casetas, básculas y operación del mismo 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.



7. 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.

7.1 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:

7.1.1 Para la Interventoría

1. Entregar a la Agencia el informe mensual dentro de los tiempos estipulados en el contrato de interventoría en la sección 4.02 "Informes Mensuales" literal a) el cual menciona: *"Durante la vigencia del presente contrato, el Interventor deberá suministrar al Supervisor de la AGENCIA un Informe Mensual por escrito dentro de los primeros cinco (5) Días Hábiles de cada Mes de ejecución del Contrato de Concesión objeto de Interventoría, el cual deberá contener una relación detallada de todas las actividades que ejecutó el Interventor en el período objeto del informe"*. De no ser posible, generar un documento contractual aceptado por las partes que permita entregarlo en tiempos diferentes, de acuerdo a los inconvenientes comentados en la Auditoría.
2. Cumplir con los tiempos establecidos en el contrato de interventoría en la sección 4.02 "Informes Mensuales" literal a) y b), de tal manera que se entregue la información financiera con al menos un mes vencido en cada uno de los informes mensuales. De igual manera, dar cumplimiento al inciso primero el cual menciona lo siguiente: *" Un informe financiero de la situación presupuestal del Contrato de Concesión que incluya el estado de cumplimiento del contrato de concesión, el porcentaje de remuneración causado y el saldo de las diferentes cuentas y subcuentas del Patrimonio Autónomo, si a ello hubiere lugar"*.
3. En la visita de obra se observó que en el viaducto antiguo de la Caro el concesionario empezó actividades de topografía, ubicación de maquinaria y material en la zona, armado de hierro, entre otros, sin tener aprobado un plan de obras por parte de la Interventoría. Por tal motivo, no se debe permitir el inicio de actividades por parte del concesionario sin tener previa aprobación, considerando los riesgos que esto puede conllevar.
4. Incluir dentro de las matrices de riesgo actividades que se generan en etapas diferentes a la de la construcción, ya que se evidencia que no se tiene un control sobre riesgos adicionales que están presentes en el proyecto en la etapa de operación y sobre los cuales la interventoría no ejerce revisión.

7.1.2 Para la supervisión

1. Solicitar y hacer cumplir con los tiempos de entrega del informe mensual a cargo de la Interventoría, al igual que la información financiera actualizada.
2. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP, referido a las recomendaciones de las auditorías anteriores (desde diciembre de 2012) que hasta el momento se mantienen en el proyecto.

7.2 Recomendaciones

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

7.2.1 Para la Interventoría

1. Hacer cumplir con el cronograma inicial de entrega de los estudios y diseños de la variante Sopó, al igual que dar concepto técnico a los entregables que genera el concesionario.
2. Realizar un seguimiento al cronograma de obra del viaducto antiguo de la Caro que será entregado por el concesionario de tal forma que se cumplan con los plazos iniciales, ya que se observa que el rendimiento del armado de hierro es muy inferior al que tiene la máquina piloteadora, lo que generaría un atraso considerable. De igual manera, es importante mantener limpieza y orden en la zona de trabajo, tener un cerramiento apropiado para la obra y controlar el uso de EPP's para todo el personal.
3. Realizar oportunamente las justificaciones y/o conceptos adicionales en cada uno de los temas planteados en el tribunal de arbitramento, en caso de ser requerido. De igual manera, hacer los respectivos controles y la trazabilidad de todo el proceso, partiendo del principio de la defensa de la entidad y los intereses del Estado.
4. Generar una programación de actividades contemplando el tiempo inicial de reversión, esto con el fin de tener holguras en este proceso y cumplir con los plazos requeridos por la Agencia.
5. Solicitar al concesionario incluir en la página WEB las obras que se tienen planteadas iniciar próximamente como son la repotenciación del viaducto antiguo de la Caro y la construcción de los puentes peatones de Refisal y Zhué, de tal forma que se informe oportunamente los cambios que sufrirá en cuestión de movilidad el corredor.
6. Incluir en la matriz de daños actividades como demarcación en algunos tramos concesionados al igual que las estructuras hidráulicas, tramos de vía con varias fisuras continuas y cunetas en mal estado, e implementar un cronograma de ejecución. Además de generar un análisis comparativo con la siguiente auditoría de seguridad vial en donde se observe las correcciones al respecto que fueron realizadas.
7. Enfatizar en el cumplimiento contractual del concesionario de realizar el procedimiento de pesaje al menos el 50% de los vehículos pesados, ya que se evidencia que en los meses de enero, febrero, junio, agosto, noviembre y diciembre de 2015 no se cumplió la obligación.
8. Continuar con el seguimiento de la adquisición de los 3 predios que faltan el Portachuelo, de tal manera que se solucione el tema por parte del concesionario dentro de los tiempos contractuales del proyecto.

9. Verificar el estado de pintura y señalización en el área aferente a las casetas de peajes, para así cumplir las especificaciones del manual de señalización vial.

7.2.2 Para la Supervisión

1. Gestionar la reunión con el equipo de la concesión de Perimetral de Oriente para definir temas relacionados con la conexión con la variante Sopó y los recursos que se requieren para ello.
2. Implementar el Manual de interventoría y supervisión para las labores de seguimiento y control en virtud de los procedimientos, formatos y manuales allí previstos. Este fue publicado en abril de 2015 y es un documento de gran relevancia para las labores de supervisión.
3. Requerir a la Vicepresidencia de Estructuración revisar nuevamente el alcance y analizar la opción de iniciar desde la Calle 190, ya que desde este sector se observa un incremento de vehículos lo suficientemente alto para congestionar el corredor, lo cual disminuiría la velocidad para este tramo de la concesión, punto álgido para la salida de Bogotá por el norte de la ciudad.

7.3 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 referidas al control técnico del proyecto que está llevando, ya que se elaboró una matriz de daños del corredor en donde evidencia en que tramos es necesario que se intervenga la carpeta asfáltica, al igual que la demarcación de la vía en donde se requiera (en función de los resultados de la Auditoría de seguridad). Se lleva un control de cumplimiento del concesionario, en función de la programación acordada en comités.
2. La interventoría cuenta con certificados de calidad ICONTEC, los cuales vencen finalizando este año, razón por la cual tienen un control estricto de procedimientos, formatos y demás elementos que hacen parte del sistema de calidad, al igual que un manejo adecuado de correspondencia y documentos que se evidencia en un archivo digital y físico muy eficiente.
3. Gestión y concepto oportuno de los 3 predios que faltan por adquirir en la variante T de Portachuelo, ya que se evidenció que los predios son de uso público y por tal razón no tienen por qué ser adquiridos mediante el pago por parte de la Agencia.
4. La interventoría ha realizado simulaciones del modelo financiero que se plantea modificar mediante tribunal de arbitramento, en donde el cumplimiento del contrato prevé que los ingresos del concesionario serán considerados a partir de la TIR esperada o del plazo, la

cual se definirá en abril de este año. De igual manera, se ha evaluado los montos excedentes por obras que no se realizaron en su momento o fueron reemplazadas por otras.

- 5. 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 2016 de **69.52** 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. Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno.