

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
**Memorando No. 2013-102-007659-3**  
Fecha: 03/10/2013 16:02:55->102  
FUN: CAMILO MENDOZA ROZO -300  
Anexos: INFORME



Bogotá D.C.



**PARA:** Dr. CAMILO MENDOZA ROZO  
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:** Entrega de auditoría del seguimiento a las acciones de la supervisión y la interventoría del proyecto de concesión Bogotá- Villavicencio, PEI No. 59

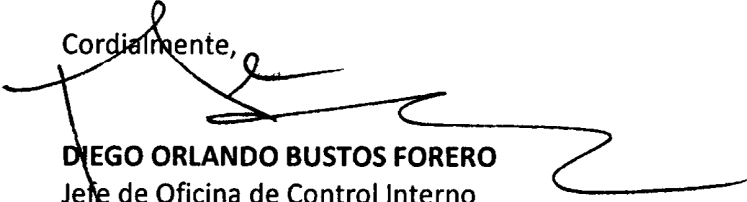
Apreciado Doctor Camilo:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de verificación del cumplimiento al seguimiento realizado al supervisor e interventoría proyecto de concesión Bogotá-Villavicencio (PEI No.59), dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno en el año en curso. Se resalta la importancia de las recomendaciones que estamos dando en el mismo, tanto al supervisor como a la Interventoría, en beneficio del óptimo desempeño que se debe cumplir enfocado hacia el proyecto de concesión, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan múltiples observaciones anómalas en el informe aquí presentado.

Así mismo, adjuntamos resultado de Evaluación de desempeño de Interventoría, procedimiento que esta oficina viene estructurando y constituyendo, para su respectiva divulgación y fines relacionados.

Igualmente recordamos al gerente carretero de éste proyecto, que el supervisor respectivo debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – diligenciando el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y debe ser remitido por correo electrónico a [jsaenz@ani.gov.co](mailto:jsaenz@ani.gov.co).

Cordialmente,

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

Anexo: INFORME  
cc. Ing. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ- Gerente Carretero 2

Elaboró y proyectó: Juan Carlos Saenz. - Contratista OCI  
Nro. Borrador: 20131020014536



**Informe de Auditoría del seguimiento a las acciones de la  
Supervisión y la Interventoría del proyecto de concesión  
Bogotá – Villavicencio (PEI 59)**

**2013**

## TABLA DE CONTENIDO

---

INTRODUCCIÓN.....	4
1. OBJETIVOS .....	5
2. ALCANCE	
2.1 Componentes Analizados .....	5
2.2 Período.....	6
2.3 Información de los Contratos.....	7
2.3.1 Funciones Supervisor .....	7
2.3.2 Obligaciones del Interventor .....	8
3. METODOLOGÍA	
3.1 Metodología empleada .....	8
3.2 Información relacionada y verificada .....	9
4. MARCO LEGAL .....	10
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES .....	10
6. DESARROLLO DE INFORME DE AUDITORÍA	
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	11
6.2 Consideraciones principales de la Auditoría.....	13
6.3 Desarrollo y resultados de la Auditoría .....	14
6.4 Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	19
6.5 Evaluación del personal de la Interventoría.....	21
6.6 Avances de la Etapa de Construcción .....	21
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	23

### ANEXOS

ANEXO 1 – REGISTRO FOTOGRAFICO ANALIZADO .....	27
ANEXO 2: Resultados de la matriz MED .....	35

### ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Datos de los contratos evaluados .....	7
Tabla 2 – Alcance Analizado de las Obligaciones del Supervisor .....	7
Tabla 3 - Antecedentes informes Anteriores .....	10
Tabla 4 – Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	11
Tabla 5 – Temas programados de Auditoría .....	11
Tabla 6 - Distribución de tramos del proyecto Bogotá Villavicencio.....	12
Tabla 7 – Resultado de calificación MED de Interventoría .....	20
Tabla 8 – Resultado de evaluación criterios contractuales .....	20
Tabla 9 – Resultado evaluación criterios Buenas Prácticas .....	21
Tabla 10 –Avance del proyecto % Acum. a 31 Ago 2013 .....	22

### INDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS

Esquema 1 – Localización general del proyecto .....	13
---	----

## INFORME AUDITORÍA

### INTRODUCCIÓN.

Sabido es por los directivos de la entidad que la Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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

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

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

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

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del

contrato por parte de la ANI, como de la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente Auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI) el cual fue aprobado en sesión del comité coordinador de Control Interno del 17 de Agosto de 2013, visita esta que fue anunciada mediante correo electrónico del pasado 8 de Agosto de 2013, en donde se informó el propósito de la prueba de auditoría.

## 1. OBJETIVOS

---

Con fundamento en el Plan de Acción estructurado por parte de la oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la Interventoría del proyecto viene realizando desde la celebración de su contrato en el año 2012, se programó para el mes de Agosto de 2013 la verificación y seguimiento de las obligaciones de la Interventoría y de la supervisión del proyecto carretero "Bogotá - Villavicencio", para lo cual se realiza el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría en el sitio del desarrollo del proyecto carretero en mención, realizada en el periodo comprendido entre el 20 al 22 de Agosto de 2013, por parte del auditor designado para el efecto. La documentación suministrada por el supervisor del contrato, así como otra información que fue investigada, preparada y recaudada por parte del auditor, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio Interconcesiones es valioso en la presente auditoría, en vista de que ya le había sido practicada auditoría el pasado mes de diciembre de 2012. Adicionalmente se aplica, por primera vez para éste proyecto carretero, la metodología de evaluación mediante la Matriz MED, y de la cual se mostrarán sus resultados en el desarrollo del presente documento.

Igualmente se realizó verificación del avance del Plan de mejoramiento institucional relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República en la vigencia 2011 hacia el proyecto Bogotá Villavicencio, regido por el contrato 444 de 1994 celebrado entre INVIAS y Concesionario Vial de los Andes - Coviandes S.A.

## 2. ALCANCE.

---

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

### 2.1. Componentes Analizados

Para la presente auditoría se resalta que el proyecto se encuentra contractualmente en la actualidad en dos fases simultáneas; la primera de ellas corresponde a la Etapa de CONSTRUCCIÓN para las obras relacionadas con la doble calzada en los sectores del Tablón a Chirajara. La segunda fase corresponde a las labores de OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO que tiene a cargo actualmente el concesionario en el sector de la calzada existente desde Bogotá hasta Villavicencio. Es así, que se analizaron cada uno de los componentes que se relacionan a continuación:

- Componente Administrativo
- Componente Ambiental
- Componente Técnico
- Componente Legal
- Componente Operación y Recaudo
- Componente Predial
- Componente Financiero
- Componente Jurídico

## 2.2 Período

El periodo de la evaluación auditada corresponde al mes de Agosto de 2013, basándose en la información suministrada por el supervisor del contrato durante los días 8 y 9 de Agosto de 2013, la cual fue estudiada en detalle por el auditor de la OCI, previo al desplazamiento al sitio del proyecto.

Adicionalmente, y como factor de Auditoría, se realizó el DECIMO ejercicio para la evaluación integral de una Interventoría de proyecto de la ANI, aplicando para ello los diferentes criterios y metodologías que ha venido estructurando la Oficina de Control Interno en virtud de la matriz de evaluación MED, y que hacen parte de las aplicaciones de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma se expondrán en capítulo separado de éste informe.

## 2.3 Información de Contratos

**Tabla No.1 Datos de los contratistas evaluados**

Tabla 1 - Datos de los contratos evaluados

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Realizar por su cuenta y riesgo los estudios y diseños definitivos, las obras de Construcción y rehabilitación, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial, bajo el control y vigilancia del INVIAS, subrogado al INCO mediante Resolución 3187 de 2003	444 de 1996	Concesionaria Vial de los Andes - Coviandes
INTERVENTOR	Interventoría Integral que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, jurídica, administrativa, contable, financiera, operativa, predial y socio-ambiental del contrato de Concesión 444 de 1996	067 de 2012	Consortio Interconcesiones
SUPERVISOR	Profesional de Planta ANI		Rolando Castro

La Vicepresidencia de Gestión Contractual delegó a la Gestora T1- Grado 07 para éste proyecto, Ing. ingeniera Ángela Pantoja, como representante del supervisor titular, Ing. Rolando Castro. El ingeniero Castro estaba en licencia no remunerada y se encontraba en el exterior, en el periodo de realización de la Auditoría y por ésta razón no pudo asistir a la misma, hecho previamente informado a la presente auditoría.

2.3.1 Funciones Generales del Supervisor, entre otras, según las funciones contenidas en el contrato respectivo que tiene el Ing. Rolando Castro Rincón.

**Tabla No.2 Alcance analizado de las Funciones del Supervisor**

1. Los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público Privadas del modo carretero que le son asignados, son evaluados y verificados con calidad y oportunidad, de acuerdo con lo estipulado en los contratos
2. La calidad, veracidad y consistencia de los datos contenidos en los sistemas de información de las concesiones y demás formas de asociación público privadas del modo carretero que le son asignadas, es evaluada con oportunidad y criterio técnico.
3. Las modificaciones pertinentes a los proyectos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero, son realizadas con criterio técnico de acuerdo a los análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera realizados en el área, protegiendo los intereses del estado.
4. El concepto sobre los procesos de imposición de multas y demás sanciones establecidas en caso de incumplimiento por parte de los concesionarios, es coherente y oportuno, de acuerdo con las normas y las cláusulas contractuales vigentes.



- |   |
|---|
| 5. La coordinación interinstitucional requerida entre la Interventoría, autoridades territoriales pertinentes y el concesionario que tengan injerencia en los proyectos del modo carretero, es gestionada con calidad y liderazgo.  |
| 6. El cumplimiento por parte de los concesionarios de la construcción, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento, preservación y sostenimiento de los tramos concesionados, es verificado con criterio técnico, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas contractuales. |
| 7. El programa de visitas realizado con el fin de verificar el avance de las actividades del plan de obras e inversión de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privadas del modo carretero, es ejecutado con efectividad y oportunidad.                |

2.3.2 Obligaciones del Interventor: Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se definen claramente dentro del contrato 067 de 2012, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, sección 2.01 que dice:

*"En virtud del presente contrato, el Interventor deberá efectuar una vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas del Contrato de Concesión, sus anexos y modificaciones y las que se encuentren estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos Contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, especialmente las Hojas de Datos que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su propuesta".*

### 3. METODOLOGÍA.

---

#### 3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que se tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el fin de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado, y donde se tuvieron en cuenta los aspectos que más adelante se mencionan, además de generarse un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la Interventoría y de la supervisión, que es uno de las misiones actuales de la Oficina de Control Interno.

De importante mención, se resalta en éste punto la información escrita que se tuvo en cuenta por parte de la auditoría para llevar a cabo posteriormente el recorrido de obra completo y detallado por el proyecto, realizar análisis documental en las oficinas de Interventoría y así generar el presente informe:

- ♦ **Solicitud de Información:** Mediante comunicación escrita generada por la Oficina de Control Interno el día 8 de Agosto de 2013 dirigida hacia la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con copia al gerente carretero y el supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:

- Copia Apéndice Técnico de Interventoría
- Propuesta económica discriminada de la Interventoría
- Copia Acta de inicio contrato Interventoría
- Último informe de Interventoría
- Último informe de supervisor proyecto (FM 100)
- Última legalización de comisión Supervisor.
- Cuadro de control de Hallazgos de CGR.
- Esquema general del proyecto.
- Informe gerencial del proyecto.
- De igual manera se revisaron los contenidos de las páginas Web tanto del concesionario como de la interventoría del proyecto.
- Se revisó la página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO.
- Se realizó recorrido al proyecto concesionado en los días programados, con asistencia del equipo técnico de Interventoría del proyecto.
- Se realizó procedimiento de análisis de cumplimiento de las obligaciones del Interventor, según lo definido en su contrato

### 3.2 Información relacionada y verificada

De acuerdo con la información suministrada por la supervisora del proyecto, se realizaron análisis y verificación de su contenido, encontrándose lo siguiente:

- ◆ **Revisión Documental:** Se procedió a revisar el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en cabeza del ingeniero supervisor del contrato, el cual entregó la información a esta oficina en medio magnético a tiempo y de forma completa.
- ◆ **Auditoría:** En coordinación y acompañamiento con personal de la Interventoría del proyecto de cada una de las áreas y especialidades citadas en el numeral 3.1 del presente informe, en cabeza del Director actual de Interventoría, se desarrollaron los trabajos propios de auditoría. Igualmente se realizaron verificaciones de controles estandarizados que tiene la Interventoría, así como comprobación integral del personal que tiene la Interventoría asignado actualmente al proyecto, ligado a las obligaciones contractuales que sobre éste tema de recursos se tiene como compromiso contractual definido entre las partes.
- ◆ **Entrevistas con personal directivo de la Interventoría:** El auditor de la OCI llevó a cabo durante los diferentes recorridos, reuniones permanentes con el director de interventoría y su equipo técnico, con el objeto de ir tratando aspectos particulares asociados a la misma auditoría.
- ◆ **Capacitación a Interventoría:** Se desarrolló una labor de capacitación a los ingenieros de la Interventoría relacionada con el proyecto de incorporación de las interventorías a los fines esenciales de la ANI.

- ♦ **Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos, se relacionan conclusiones detectadas y analizadas por la ANI, que serán identificadas y presentadas en los capítulos 6 y 7 del presente informe.

#### 4. MARCO LEGAL

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:

- ♦ Contrato de Interventoría 067 de 2012 con CONSORCIO INTERCONCESIONES conformado por las empresas CONSULTORA LATINOAMERICANA DE INGENIERIA S.A. - CONLISA S.A. y TNM LIMITED.
- ♦ Acta de Inicio contrato 067 de 2012.
- ♦ Informes de Interventoría de los meses de Junio y Julio de 2013.
- ♦ Oferta económica Interconcesiones.
- ♦ Cuadro de control hallazgos de Contraloría General de la República de 2011.

#### 5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se consultó el sistema ORFEO (Sistema de gestión documental interno de la ANI), y el sistema SIINCO, 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. De ello se resumen a continuación la información encontrada:

**TABLA 3 - ANTECEDENTES INFORMES ANTERIORES**

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	20	Plan de Mejoramiento Institucional	90%	85%	Las diferentes metas programadas por la supervisión del proyecto para atender antes del 31 de Julio de 2013 se ejecutaron

Tabla 4 - Antecedentes actuaciones otras Instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo y SIINCO, no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control.	No aplica
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA	Se tiene una Función de Advertencia por la CGR.	20 Puntos en desarrollo del plan de mejoramiento presentado
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo y SIINCO, no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	

## 6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Se generó el 9 de Agosto de 2013 una programación detallada con temas y tiempos asociados que comprendería la auditoría (formato Fm 22), la cual fue divulgada vía correo electrónico tanto a la supervisión, como a la propia interventoría del proyecto Bogotá Villavicencio a su debido tiempo. En particular, se relacionan a continuación los alcances programados inicialmente para la Auditoría del proyecto:

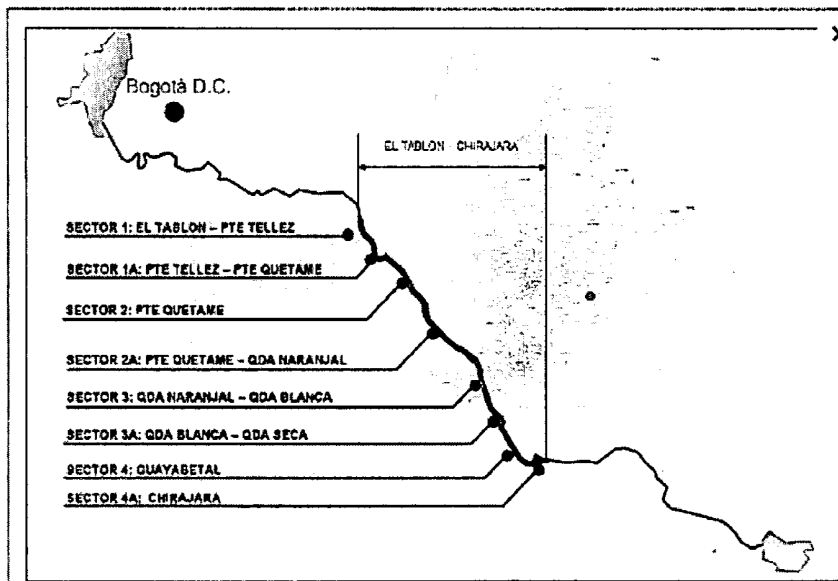
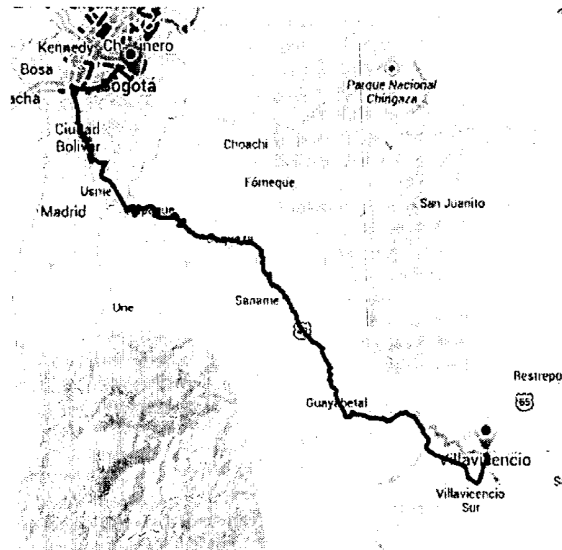
Tabla 5: Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora	Lugar
<b>20-ago</b>			
Reunión Apertura de Auditores e Interventoría	20-ago	9:00a.m.	Oficina CCO de proyecto: Int + sup
Recomido del proyecto, a zonas programadas en actividad inicial, incluye sitios relacionados con hallazgos CGR	20-ago	10:00 - 17:00	Sitio de proyecto: Sup+Int
<b>21-ago</b>			
<b>Pernoctar en Villavicencio</b>			
Recomido Variante Pipiral	21-ago	7:30-9:00	Con Interventoria y Supervisión
Reunión con Supervisión de proyecto	21-ago	9:00 - 10:00	Oficina Concesión: Sup
Cesión documental y de seguimiento de temas CGR (Plan Mejoramiento.)	21-ago	10:00 - 11:00	Oficina Interventoria : Int + Sup
Auditoría a Peajes y basculas	21-ago	13:00 - 15:00	Sitio de proyecto seleccionado
Evaluación de desempeño Interventoría	21-ago	16:00 - 18:30	Oficina Interventoría proyecto
<b>22-ago</b>			
<b>Pernoctar en Caqueza</b>			
Evaluación de desempeño Interventoría	22-ago	7:00 - 14:00	Oficina Interventoría proyecto - Caqueza
Reunión de Cierre	22-ago	16:00 - 16:30	Oficina Interventoría proyecto - Caqueza

Complementario a ésta programación se realizó el 22 de agosto una capacitación con personal de interventoría para divulgar aspectos importantes del proyecto de la ANI de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del estado". Durante el desarrollo de la auditoría, según la programación anunciada, efectivamente se realizó el seguimiento a las labores de construcción de tramos representativos para ésta auditoría como son los trabajos de ampliación de nueva doble calzada en etapa de construcción del contrato de concesión. En la tabla No.6 se presentan los diferentes sectores:

**Tabla 6: Distribución de tramos del proyecto Bogotá Villavicencio**

Tramo	Descripción / Ubicación	Alcance Básico	
		Mantenimiento (km)	Construcción (km)
2	Bogotá - El Antiojo	9,21	
3	El Antiojo - Puente Real	16,3	
4	Puente Real - Puente Tellez	12,79	
5	Puente Tellez - Caño Seco	32,17	
6	Caño Seco - Villavicencio	15,13	
I	Adicional 1- Sector I: Tablón - Puente Tellez		3,65
IA	Adicional 1- Sector IA: Puente Tellez - Puente Quetame		3,01
II	Adicional 1- Sector II: Puente Quetame		2,95
IIA	Adicional 1- Sector IIA: Puente Quetame - Quebrada Naranjal		5,36
III	Adicional 1- Sector III: Quebrada Naranjal - Quebrada Blanca		5,6
III A	Adicional 1- Sector IIIA: Quebrada Blanca - Quebrada Seca		1,61
IV	Adicional 1- Sector IV: Quebrada Seca - Guayabetal		3,2
IV A	Adicional 1- Sector IV A: Guayabetal - Chirajara		2,41
<b>Total</b>		<b>85,6</b>	<b>27,79</b>



**Esquema 1: Localización general del proyecto**

Producto del recorrido detallado por tramos, se obtuvo por parte de la Auditoría un registro fotográfico detallado de aspectos de interés, que serán relacionados en el Anexo Fotográfico de éste informe, y que servirá como soporte vital de las evidencias encontradas en campo como parte de los trabajos que ha venido adelantando el concesionario hasta el momento.

**6.2 Consideraciones principales de la Auditoría**

Como parte inicial de los trabajos de auditoría, se realizó la reunión de inicio de la misma, exponiendo y dando claridad a los diferentes trabajos programados. Debido a que la programación había sido previamente dada a conocer tanto a la supervisión de la ANI como a la dirección de Interventoría, se tuvo

a disposición una pequeña camioneta para capacidad de ONCE (11) personas, con el objetivo de desplazarse a los sitios de obra del concesionario con el personal idóneo de interventoría en cada una de sus especialidades de obra (técnica, administrativa, ambiental, social); así mismo, se programó el sitio y la hora con el personal que realiza las acción de seguimiento y control de Recaudo y Pesajes.

A renglón seguido, se escogieron de común acuerdo, los sectores y sitios representativos de obra que serían objeto de seguimiento por parte de la Auditoría, para efectos de conocer allí las acciones desarrolladas por la interventoría del proyecto.

En éste punto es pertinente aclarar que debido a la situación de Paro Agrario que se generó en el país a partir del 19 de Agosto de 2013, la auditoría se vio afectada por éste hecho, esencialmente en el tema de verificación de las labores de interventoría de recaudo y pesaje. Pese a este factor externo y de orden público, los restantes objetivos de la Auditoría se pudieron llevar a cabo.

No obstante lo anterior, y tal y como se cita en la programación de la auditoría, se trataron de evidenciar, las características de recaudo y pesaje que el concesionario tiene implementadas en el corredor vial concesionado, como parte de sus obligaciones contractuales y las consecuentes labores periódicas de seguimiento y control que la Interventoría realiza a las mismas,

Adicional a las labores de verificación de los trabajos en campo propios del concesionario y la interventoría de proyecto, se adelantaron revisiones y seguimiento a los trabajos documentados que lleva la interventoría dentro del desempeño de sus funciones. Es así, como se realizaron jornadas detalladas en las oficinas del Consorcio Interconcesiones, localizadas en la población de Caqueza, Cundinamarca y producto de ello se reflejan en el siguiente capítulo, las calificaciones obtenidas por la Interventoría mediante sus resultados obtenidos en marco de la matriz de evaluación de desempeño MED.

### **6.3 Desarrollo y resultados de la Auditoría**

Por último, se trataron de evidenciar así mismo, las características de recaudo y pesaje que el concesionario tiene implementadas en el corredor vial concesionado, como parte de sus obligaciones contractuales y las consecuentes labores periódicas de seguimiento y control que la Interventoría realiza a las mismas, las cuales deberían ser:

Principios de Operación Auditados:

- Continuidad
- Regularidad
- Calidad del servicio
- Cobertura

Resaltamos en éste punto, que éstas labores programadas no se pudieron realizar dentro de la presente auditoría, dado que las protestas de campesinos enmarcadas dentro del Paro Nacional Agrario que ocurrió para la época del recorrido al proyecto, generaron circunstancias de seguridad y desplazamiento desde Bogotá que generaron la imposibilidad que personal de la interventoría que realiza estas labores de seguimiento y control llegaran hasta el sitio programado por la auditoría y por ello, estas labores de la auditoría no se pudieron llevar a cabo.

Un aspecto de vital importancia para el desarrollo del proyecto actualmente en ejecución, tiene que ver con dos temas evidenciados en el transcurso de la visita, y que se resaltan a continuación:

- a) Situación peligrosa en Quebrada la Estaquecá: Debido a las características geológicas del sector del proyecto, específicamente en el Km 46 donde se vienen presentando movimiento de masas de significativa importancia desde hace más de 5 años, aguas arriba del puente de la carretera que sobrepasa la referida quebrada, se tiene en la actualidad una situación de alta potencialidad de afectación de la vía concesionada. Efectivamente se tienen registros desde el año 2008 de movimientos de materiales masivos en el sector que han afectado en más de tres (3) ocasiones la movilidad por la vía actual. La situación al momento de la auditoría que se pudo analizar en terreno, enmarca el siguiente escenario:



Debido a que la Quebrada Estaquecá ha estado generando movimientos de masas pétreas de considerable tamaño y peso desde la parte alta de la topografía específica del sector hacia el sector de la carretera Bogotá – Villavicencio concesionada a Coviandes, actualmente tres de éstas piedras de grandes dimensiones se encuentran apoyadas de forma provisional sobre unos sacos de material colocados por el mismo concesionario hace

aproximadamente siete (7) años (según información suministrada por personal de la zona del proyecto que intervienen en el grupo interventor actual). Por estar apoyadas de forma totalmente insegura, peligrosa y no controlada, debido a que cualquier movimiento adicional a la situación actual, conduciría estas masas pétreas directamente hacia el puente vehicular de concreto del proyecto sobre la quebrada Estaquecá, enmarca finalmente la situación actual, que exige por parte de la Agencia un direccionamiento para implementar de forma rápida con el fin de mitigar este potencial peligro.

Esta situación, debe ser complementada con los trabajos de movimientos de material que se requieren realizar de inmediato bajo el actual puente vehicular de la vía ubicado sobre la mencionada quebrada, para efectos de aumentar el actual gálibo generado entre la parte baja de las vigas estructurales y el material que ha estado depositando el cauce hídrico de forma natural recientemente. Esto garantizará que piedras de gran tamaño puedan pasar bajo la estructura de concreto, sin afectar su estabilidad y funcionalidad.



- b) Situación estructural del puente la Caridad: El puente existente sobre la quebrada la Caridad, localizado en el Km 63+800 ha venido presentando una afectación estructural de significativa importancia sobre los temas asociados a estabilidad estructural y seguridad vial. Como es apreciable en terreno, la estructura vehicular presenta en su parte superior una evidencia de desplazamiento horizontal totalmente anómala y de significativa importancia que se refleja tanto en los andenes del puente como en las barandas metálicas adosadas a la misma estructura. Al medir durante la auditoría este desplazamiento, arrojó una diferencia de 19 cms. horizontal, en su parte más crítica (cercano al estribo costado Villavicencio). Adicionalmente, los elementos de caucho que componen la junta transversal en el mismo sitio, presenta importantes afectaciones de estabilidad de estos elementos, por lo cual genera condiciones inseguras a los usuarios tipo motocicletas por generarse un obstáculo ligado a la movilidad de éstos vehículos.

Como complemento de ésta situación, el tema estructural cobra especial relevancia, al apreciar en el transcurso de la misma auditoría, en la parte baja del puente vehicular, específicamente en la pila del costado Villavicencio, una situación de grietas masivas sobre éste elemento, con presencia además de desprendimientos de los concretos de revestimiento sobre el refuerzo estructural, que generan presencia a la vista de corrosión en las varillas estructurales del citado elemento, situación muy peligrosa a nivel de la estabilidad de éste elemento y que por corresponder a uno de los apoyos principales del puente vehicular, requiere una solución inmediata.

Complementario a lo anterior, se relacionan a continuación otros aspectos evidenciados durante la auditoría de campo:

- El tema de identidad del proyecto relacionado con la Agencia Nacional de Infraestructura debe seguir mejorando, y la Interventoría deberá continuar con ésta labor. Este tema tiene que ver con los logotipos Institucionales que deben estar en aquellos sitios donde la ciudadanía y usuarios puedan observarlos. En particular, en los postes S.O.S, en los sitios donde están los tableros para la comunicación con el centro de control para usuarios, algunos de los postes ya tienen impresos el nombre de la Agencia; sin embargo, en una muestra aleatoria, en más de la mitad de los postes revisados durante la auditoría, presentan aún en estos tableros, el nombre del INCO como entidad estatal.
- Aunque el tema de seguridad industrial se destaca que ha tenido especial mejoría en las zonas de trabajo de los túneles en construcción con respecto a lo visto e informado en la auditoría llevada a cabo a finales del año 2012 por parte de la OCI, la interventoría del proyecto debe continuar exigiendo a los contratistas los temas de organización de herramientas y materiales tipo mangueras, aceros de refuerzo entre otros, que en algunos sitios se encontraron en el piso de los túneles en construcción.
- Del punto anterior, también se destaca el mejoramiento en el manejo de las aguas industriales que los contratistas de túneles tienen implementados a la fecha y para lo cual la interventoría debe continuar realizando acciones para el correcto manejo de estos líquidos a través de los procesos constructivos de los diferentes frentes de túneles en ejecución que actualmente se tienen en el proyecto.

- El tema de seguridad industrial en los frentes de obra debe seguir siendo un factor de alto valor agregado dentro de las labores constructivas que adelantan los contratistas en estos momentos. Se destacan muy buenas prácticas que se tienen implementadas en varios frentes de obra, en especial en los sectores de construcción de puentes vehiculares. En los sectores de túneles, se han evidenciado la aplicación de procedimientos y metodologías observadas en la pasada auditoría de la OCI, que deben seguir siendo aspecto de seguimiento y vigilancia por parte de la interventoría del proyecto. Se destacan como puntos importantes de mejora los siguientes:
  - o Usos de Elementos de Protección Personal (EPP) por parte de todo personal dentro de los túneles. Se encontraron situaciones de alta peligrosidad a éste respecto por parte de ayudantes de contratistas que apoyan la labor de los Jumbos en los procesos de excavación de barrenos al interior de los túneles.
  - o Tener zonas de protección en los frentes de túneles (excavaciones de avance) que no han sido reforzados, en los procesos de ejecución de los ciclos de avance de túneles, para evitar que desprendimientos de material suelto, afecten a los trabajadores o a las máquinas que están laborando en estos frentes.
  - o Insistir en capacitaciones que deben realizar los contratistas de manera continua para las metodologías de circulación de vehículos por dentro de los túneles en construcción.
  - o De igual manera, como en el punto anterior, de deben realizar capacitaciones para el personal que se desplaza caminando al interior de los túneles, con procedimientos claros y establecidos para evitar incidentes o accidentes en las labores diarias de construcción.
  - o Por ser trabajos de alta exigencia física, la interventoría debe revisar los tiempos de las jornadas laborales en los sectores de los túneles, que por ser en espacios confinados pueden ser un potencial elemento de accidentalidad que siempre se debe evitar.
  - o Adicional al uso de los protectores nasales por parte del personal que interviene en los frentes de túneles, se pudieron evidenciar en el transcurso de la auditoría, frentes de obra subterránea que dadas las características de los materiales naturales que estaban siendo excavados, generan alta cantidad de partículas volátiles que pueden en dado caso, afectar las condiciones de trabajo y a sus trabajadores. Por ello, se debe solicitar al contratista, ensayos de calidad de aire y de partículas volátiles en esos frentes, para generar las condiciones de trabajo seguras requeridas, de acuerdo a los parámetros que para ese tipo de resultados existen en las legislaciones y especificaciones particulares de orden ambiental y de SISO.
  
- Las vallas informativas de la obra que se encuentran a través de la zona del proyecto, tienen información desactualizada y en muchos de los casos no cuentan con el logotipo de la ANI. Se debe realizar las gestiones por parte de la interventoría hacia el concesionario para dar solución completa a ésta situación.
  
- Del punto anterior, también se requiere que la interventoría realice gestiones ante el concesionario para que estas vallas contengan información de contacto, tipo teléfono o correo

electrónico, para efectos de que los usuarios de la vía tengan una forma de comunicación directa y segura, bien sea con la propia concesión o la interventoría.

- En la zona de básculas que se encuentran en el Alto de la Cruz, se evidencian desprendimientos y movimientos de material de los taludes que deben ser solucionados por el concesionario. Un aspecto es el retiro de los materiales que caen a la vía, pero otro complementario y definitivo son las obras de estabilización que se requieran para evitar la caída de estos materiales, generando potenciales riesgos para los usuarios de la vía.
- En la misma zona de básculas del Alto de la Cruz, la interventoría debe comunicar al concesionario y garantizar, los arreglos que se requieren en la carpeta asfáltica en aquellos puntos donde se aprecian ahuellamientos importantes que se traducen en deformaciones verticales de la estructura de pavimento, generando condiciones muy desfavorables a nivel de seguridad vial que deben ser remediadas de forma inmediata.
- En el sitio de pesaje del Alto de la Cruz, el personal operativo del concesionario debe contar con todos los elementos necesarios para el manejo del tráfico pesado que hace uso de las básculas y en general de la infraestructura del control de pesaje (pitos, paletas informativas, luces etc.)
- La interventoría debe continuar, de manera estandarizada y permanente, con las tareas de revisión y verificación de funcionamiento de los postes de SOS, toda vez que son elementos de gran importancia para los usuarios de la vía.
- Como se pudo apreciar en el transcurso de la Auditoría con presencia de la interventoría del proyecto, la variante a Pipiral presenta condiciones críticas de estabilidad de la banca actual que pueden llegar a ocasionar interrupción del tráfico pesado que en alto volumen utiliza esta vía como resultado de que actualmente existe restricción de vehículos pesados por el túnel de Buenavista (dos sitios críticos actualmente). Se pudo constatar que la interventoría generó un comunicado el pasado mes de Julio de 2013 a éste respecto, pero se requieren de las acciones interinstitucionales respectivas para efectos de que se solucione éste importante inconveniente. Será labor de la interventoría presentar en adelante y hasta que se logren ejecutar las acciones en campo asociadas, los informes, recomendaciones y temas pertinentes hacia la entidad ANI, presentado la situación actual como un factor de importante para el proyecto concesionado y contribuir de manera incisiva y proactiva en encontrar los mecanismos para dar respuesta a la situación aquí descrita.
- Se deben realizar todas las acciones de interventoría necesarias con respecto a las soluciones de las inestabilidades de material anclado entre los túneles 8 y 9 del proyecto que el concesionario debe diseñar e implementar en terreno, para suspender los movimientos de terreno natural que se siguen evidenciando en magnitud importante, aún después de los anclajes y protecciones que hasta el momento los contratistas han ejecutado pero que no han sido suficiente para contener los movimientos de geológicos de la zona.

Con respecto a los temas propios de la interventoría, se pudo constatar a través de la Auditoría, una mejor distribución de los recursos que se tienen asignados para las labores de seguimiento y control que se deben realizar como parte sistemática y continua según las obligaciones consignadas en el contrato iniciado desde el segundo semestre del año pasado. Con respecto a la auditoría pasada llevada a cabo durante el mes de diciembre de 2012, en general todo el personal interventor demostró conocimiento y adecuado manejo de los temas pertinentes a la ejecución de los trabajos que adelanta el concesionario. Sin embargo, sigue siendo un tema a resaltar, el hecho de la cantidad de frentes de trabajo simultáneo que sigue implementando el concesionario como parte de los alcances de la construcción de la doble calzada, y que requieren labores de seguimiento y control permanentes por parte de la interventoría del proyecto, haciendo necesario procesos de optimización y labores multidisciplinarias por parte de ésta organización, asociadas a los recursos necesarios para realizar la integral labor esperada.

En el capítulo de conclusiones de éste informe, se darán recomendaciones adicionales hacia la interventoría, como parte de los aspectos evaluados en desarrollo de la evaluación realizada a sus labores propias, según la metodología ejecutada de la matriz MED.

#### **6.4 Evaluación del desempeño de la Interventoría**

Se presentan a reglón seguido, los resultados generales obtenidos por Consorcio Interconcesiones, para cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de obra de la interventoría, localizadas en la localidad de Caqueza.

Es importante mencionar, que 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). Para ello, una vez tabulados e ingresados los diferentes parámetros y calificaciones que se pudieron medir en el transcurso de la auditoría, se presenta en la siguiente tabla, los resultados finales de la calificación de desempeño utilizando la metodología que viene implementando y aplicando en fase de prueba y ajustes, ésta oficina asesora.

En particular, como se aprecia en la siguiente tabla resumen, la Interventoría Consorcio Interconcesiones tuvo una calificación de 63.39 sobre 100, resultado de la evaluación integral de los ocho (8) componentes que se analizaron en el transcurso de la Auditoría.



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogotá Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
No. Contrato Interventoría	No. 067 de 2012
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		0-20 Muy bajo	21-40 Bajo	41-60 Medio	61-80 Alto	81-100 Muy Alto
01	Gestión Administrativa				60.81	
02	Gestión Técnica				60.22	
03	Gestión Financiera				60.22	
04	Gestión Jurídica				71.17	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				63.70	
06	Gestión Ambiental				64.03	
07	Gestión Social				70.67	
08	Gestión Predial			56.32		
<b>Promedio General =</b>		<b>63.39</b>				

Tabla No.7: Resultados de calificación MED de Interventoría

De igual forma, es objetivo primordial dentro de éste informe de auditoría, presentar los resultados de cada uno de los componentes de Buenas Prácticas y Contractuales con su respectiva calificación por componentes, con el objeto de que sea una herramienta útil y ventajosa para la organización de la Interventoría con el propósito de complementar y robustecer las estrategias de desempeño de sus funciones.

Lo que se mostrará en las tablas No. 8 y No.9 representan las calificaciones de cada componente, en función de su naturaleza;



**REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA**

Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogotá Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

	01 Componente Administrativ	02 Componente Técnico	03 Componente Financiero	04 Componente Juridico	05 Componente Aforos y	06 Componente Ambiental	07 Componente Social	08 Componente Predial
Suma calificaciones componentes Contractuales (C)	1054	822.5	719	271.5	887.5	647	668.5	345
Número componentes Contractuales (C)	16	15	11	3	15	10	9	6
<b>Calificación Contractuales (C)</b>	<b>65.9</b>	<b>54.8</b>	<b>65.4</b>	<b>90.5</b>	<b>59.2</b>	<b>64.7</b>	<b>74.3</b>	<b>57.5</b>

Tabla No.8 Resultado evaluación criterios contractuales





**REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA**

Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogotá Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

	01 Componente Administrativ	02 Componente Técnico	03 Componente Financiero	04 Componente Juridico	05 Componente Aforos y	06 Componente Ambiental	07 Componente Social	08 Componente Predial
Suma calificaciones componentes Buenas prácticas (BP)	1.317.5	1.104.5	244.5	155.5	386.5	441.5	179.5	274.5
Numero componentes Buenas Prácticas (BP)	23	17	5	3	5	7	3	5
Promedio Calificación Buenas Prácticas (BP)	<input checked="" type="checkbox"/> 57.3	<input checked="" type="checkbox"/> 65.0	<input checked="" type="checkbox"/> 48.9	<input checked="" type="checkbox"/> 51.8	<input type="checkbox"/> 77.3	<input checked="" type="checkbox"/> 63.1	<input checked="" type="checkbox"/> 59.8	<input checked="" type="checkbox"/> 54.9

Tabla No.9 Resultado evaluación criterios Buenas Prácticas

Producto de las calificaciones obtenidas por la Interventoría, se presentarán en el capítulo de conclusiones del presente informe, las recomendaciones asociadas a los criterios que más baja calificación se hayan obtenido.

**6.5 Evaluación del personal de la Interventoría**

Como parte de las labores de la Auditoría programadas, capítulo importante se realizó con el tema de la revisión por parte del auditor, al personal que actualmente tiene la Interventoría dentro del desarrollo de su contrato en el proyecto carretero Bogotá Villavicencio. Para ello, se tuvieron en cuenta en primera instancia, los requisitos contractuales que se tienen definidos para los diferentes profesionales y personal técnico que debe como mínimo tener el consorcio Interconcesiones.

Posteriormente, se revisaron diferentes hojas de vida del personal que está actualmente interviniendo en la interventoría del proyecto, revisando su experiencia general y específica. Producto de ésta revisión, se puede concluir que efectivamente la Interventoría está cumpliendo en su totalidad con los perfiles del personal mínimo que debe estar laborando en el proyecto, en concordancia con los requisitos contractuales definidos, además de contar con instalaciones modernas, organizadas y ubicadas convenientemente en el corredor del proyecto, específicamente en la población de Caqueza.

**6.6 Avances de la Etapa de Construcción**

De manera ilustrativa, presentamos en la siguiente tabla, un listado resumido y gerencial del estado del proyecto en su etapa actual de construcción de la doble calzada:

Tabla 10: Avance del proyecto % Acum. con corte 31 de Agosto de 2013



ACTIVIDAD	PUENTE Y TUNELES	ago-13
1A Túnel 3A (K39+690,00-K40+685,00) (L=995m)	T	0
1A Galería de Escape Peatonal (K00+000,00-K00+137,09) (L=137,09m)	T	0
1A Puente 2 Der (K38+064,00-K38+265,00) (L=201,00m)	P	0
1A Puente 1 Izq (K37+700,00-K37+842,00) (L=142,00m)	P	14
1A Puente 2 Izq (K38+028,00-K38+293,00) (L=265,00m)	P	7
1A Puente 3 Izq (K40+032,00-K40+192,00) (L=160,00m)	P	0
1A Puente 4 Izq (K40+750,00-K40+857,00) (L=107,00m)	P	0
2 Túnel 4 (K41+645,00-K41+933,00) (L=288m)	T	2
2 Túnel 5 (K42+230,00-K42+495,00) (L=265m)	T	49
2 Túnel 6 (K42+550,00-K43+830,00) (L=1.280,00m)	T	10
2 Galería de Escape Peatonal (K00+000,00-K00+244,41) (L=244,41m)	T	0
2 Puente 1 (K41+941,65-K42+024,13) (L=82,48m)	P	22
2 Puente 4 (K42+500,00-K42+540,51) (L=40,51m)	P	61
2 Puente 5 (K44+123,55-K44+276,35) (L=152,80 m)	P	89
2 Puente 6 (K44+347,15-K44+407,85) (L=60,70m)	P	95
2 Puente 2 (K00+487,35-K00+599,45) (L=112,10m)	P	59
2 Puente 3 (K00+751,90-K00+816,40) (L=64,50m)	P	0
2A Túnel 6A (K45+120-K49+470) (L=4350m)	T	35
2A Tunel de evacuación (K0+000-K0+350) (L=350m)	T	72
2A Puente 1 - S2A (K44+947-K45+085) (L=138m) Eje 1	P	100
2A Puente 2 - S2A (K49+878-K49+975) (L=97m) Eje 3	P	85
2A Puente 3 - S2A (K45+210-K45+232) (L=22m) Eje 6	P	100
3 Túnel 7 (K51+369-K51+602) (L=233m)	T	94
3 Túnel 8 (K52+945-53+685) (L=740m)	T	75
3 Túnel 9 (K54+015-K54+765) (L=750m)	T	22
3 Túnel 10 (K54+835-K55+610) (L=775m)	T	1
3 Puente 1 (K50+292-K50+399) (L=107m) Eje A	P	96
3 Puente 2 (K50+484-K50+509) (L=25m) Eje A	P	99
3 Puente 3 (50+787-K50+929) (L=142m) Eje Doble Calzada	P	73
3 Puente 4 (50+020-K51+167) (L=148m) Eje Doble Calzada	P	95
3 Puente 5 (K51+244-K51+295) (L=51m) Eje Doble Calzada	P	95
3 Puente 6 (K51+694-K52+714) (L=20m) Eje Doble Calzada	P	93
3 Puente 7 (K53+895-KK53+982) (L=87m) Eje Doble Calzada	P	97
3 Puente 8 (54+788-K54+823) (L=36m) Eje Doble Calzada	P	90
3 Puente 9 (55+620-K55+787) (L=167m) Eje Doble Calzada	P	91
3A Túnel 11 (K55+790-K56+207) (L=417m)	T	76
3A Túnel 12 (K56+330-K56+410) (L=80m)	T	10
3A Túnel 13 (K56+690-K57+390) (L=700m)	T	61
3A Puente 1 (K56+454-56+566) (L=112m) Eje Doble Calzada	P	72
3A Puente 2 (K0+030-K0+170) (L=140m) Eje D	P	29
3A Puente 3 (K0+185-K0+280) (L=95m) Eje C	P	87
3A Puente 4 (K0+048-K0+073) (L=25m) Eje G	P	84
4 Túnel 14 (K57+430-K57+816) (L=386m)	T	0
4 Túnel 15 (K58+171-K58+578) (L=407m)	T	0
4 Túnel 16 (K58+745-K60+583) (L=1838m)	T	1
4 Galería de escape 1 (K0+000-K0+388) (L=388m)	T	0
4 Galería de escape 2 (K0+000-K0+430) (L=430m)	T	0
4 Puente 1 (K57+392,00+K57+422,00) (L=30,00m) Eje doble calzada	P	0
4 Puente 2 (K58+590,60-K58+717) (L=127m) Eje doble calzada	P	0
4 Puente 3 (K57+843-K57+164) (L=321m) Eje doble calzada	P	32
4 Puente 4 S4 Eje H(K00+097-K00+127)	P	3
4 Puente 5 (K58+300-K53+380)(L=.....	P	50

De éste cuadro, se desprende la magnitud y cantidad de frentes de obra que actualmente el concesionario tiene implementados en campo, y para lo cual se requieren acciones de seguimiento y control muy bien planificadas por parte de la interventoría del proyecto.

## 7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

---

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la oficina de Control Interno en terreno y en oficinas, se resaltan las siguientes recomendaciones para que se tengan en cuenta como elemento constructivo, con el objeto de generar las tareas y estrategias que se deriven de las mismas en beneficio del proyecto y de los fines que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura para éste proyecto.

A renglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, direccionadas en la época de la auditoría hacia la ingeniera Ángela Pantoja:

- a) Se hace especial recomendación a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de las trámites, alertas y estrategias que se requieren para dar solución a los temas que pueden afectar el normal desarrollo de la movilidad vehicular en el proyecto auditado, específicamente en:
  - o Puente de la Caridad, en el K 63+800 que presenta actualmente fallos estructurales de consideración y que pueden llegar a generar situaciones realmente peligrosas para la seguridad de los usuarios de la vía. En el marco de los alcances contractuales del Concesionario, se deben armonizar con los antecedentes que causaron el actual fallo, con las soluciones que se deben implementar en el corto tiempo.
  - o Participación en la coordinación con Invias de la solución requerida en la variante a Pipiral para posibilitar el tránsito seguro por esta vía del tráfico pesado que actualmente la utiliza y que desemboca antes del peaje de Pipiral, que pertenece a la concesión.
  - o Participar activamente acerca de la situación altamente peligrosa en Quebrada Estaquecá (Km 46) del corredor Bogotá-Villavicencio donde se aprecian gigantescos bolos pétreos que pueden afectar la actual vía. Se sugiere hacer el contacto con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.
  
- b) El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente carretero para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz de plan de mejoramiento, se poseen siete (7) días hábiles después que la Vicepresidencia de Gestión Contractual reciba el presente informe de Auditoría; para analizarla y diligenciarla en total coherencia y desarrollo con la interventoría de proyecto, y debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jsaenz@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.



De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:

- a) Los informes de interventoría presentados hasta el momento, requieren de un mejoramiento en su contenido y sentido de análisis y de recomendaciones hacia la entidad, entendiendo que no solo se deben anexar soportes y anexos para reflejar las labores realizadas por esa organización. El informe de interventoría se debe entender como un documento gerencial que sirva para que la entidad identifique aspectos importantes de avance, así como aspectos propios del desarrollo del contrato bien sea de concesión o interventoría que requieran soluciones, directrices o direccionamientos rápidos y necesarios en bien del desarrollo propio del proyecto. Para ello, el mencionado informe debe contener aspectos de análisis y conclusiones que permitan a la Entidad tener insumos importantes para generar las soluciones asociadas. La utilización de gráficas e indicadores permitirán robustecer este objetivo estratégico de cada uno de los informes entregados por la organización de interventoría hacia la ANI
- b) La Interventoría debe cumplir lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto al examen de los ciclos de los recursos del concesionario para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).
- c) Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de Agosto de 2013 de **63.39**, que se encuentra dentro del rango definido como Alto (puntajes entre 61 a 80). Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan, en la próxima evaluación a realizar, a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto.
- d) Dentro de los resultados identificados y arrojados por la matriz MED, producto de su aplicación a la interventoría Consorcio Interconcesiones, se resaltan entre otros los siguientes aspectos que ameritan una estrategia de implementación de procedimientos y acciones por parte de la interventoría para lograr mejorar su nivel de servicio:
  - o Actualización científica y tecnológica hacia el personal de interventoría.
  - o Capacitaciones internas al personal de interventoría.
  - o Registros fotográficos organizados y almacenados de labores de seguimiento y control.
  - o Control predial.
  - o Control de riesgos del concesionario.
  - o Control de riesgos de la interventoría.
  - o Control de riesgos del proyecto integral.
  - o Inventario vial del proyecto en operación.
  - o Ficha técnica del proyecto actualizada en página WEB.
  - o Aspectos de seguridad vial.
  - o Auditorías de seguridad vial.

- Señalización en sitios de pesaje y recaudo.
  - Capacitaciones internas.
  - Aspectos de seguimiento financiero.
  - Seguimiento remoto desde zonas de peaje.
  - Cronogramas de actividades mensuales para realizar la interventoría en el periodo.
  - Revisión y verificación de ensayos ambientales del concesionario.
  - Verificación de resultados anómalos a nivel ambiental por parte de la interventoría.
  - Cronogramas de seguimiento ambiental de interventoría.
  - Registros del control predial de interventoría.
  - Controles gráficos de tema de adquisición predial.
  - Control por áreas.
  - Metodología para el control de invasiones.
  - Contenido del informe predial y financiero dentro del informe mensual de Interventoría.
- e) La Interventoría debe estar presta a atender la presencia y divulgación misional de la entidad ANI en el proyecto. Por ello, el tema de vallas, postes de emergencia, zonas de pesaje y peajes, en las propias oficinas de interventoría y de concesionario, tales como centros de control, zonas de peaje y básculas, postes de emergencia S.O.S entre otros, deben contener los logotipos de la Agencia que ya están reglamentados en el manual de imagen vigente. Debe ser labor de la interventoría los procedimientos, comunicados y en general acciones para que ésta labor se refleje integralmente a través del corredor concesionado
- f) La Interventoría debe disponer de una página informativa robusta y actualizada en la WEB, debido a que se verificó en sus oficinas que la información existente es muy limitada e incompleta. Siempre se debe tener la visión de que éste requisito contractual debe servir y ofrecer a la ciudadanía que la consulte, los elementos e información actualizada, integral y clara, ya que es un elemento comunicador de significativa importancia en la actualidad actuales.
- g) Complementario al punto anterior, la Interventoría deberá realizar las gestiones propias ante el Concesionario, para efectos que la información en su página WEB esté disponible para los usuarios que la quieren consultar. Actualmente la totalidad de información aparece con el letrero "En Construcción".
- h) El Plan de Aseguramiento de Calidad de la interventoría debe ser un documento que permita reflejar los aspectos que se deben aplicar hacia el proyecto en las labores propias de seguimiento y control de su desarrollo. Para tal efecto, su divulgación y aplicación hacia cada uno de los integrantes de la interventoría debe ser un objetivo estratégico que se debe implementar. En la actualidad la interventoría no está utilizando de manera gerencial ésta importante herramienta que debe utilizarse como una herramienta en beneficio de las labores de seguimiento y control propios de ésta organización.
- i) Las auditorías de Seguridad Vial no se han desarrollado ni entregado a la ANI por parte de la interventoría. Dados sus alcances e importancia dentro del desarrollo propio del proyecto en estos momentos de la etapa de construcción y operación, se requiere tener éste documento avalado por la Entidad y aplicado en el desarrollo de las tareas propias del concesionario.

- j) Se requiere una estrategia altamente participativa de la interventoría dentro de los temas pendientes de adquisición predial del concesionario. Aunado a la labor documental que se ha estado recopilando y organizando por parte del interventor, los esquemas de control y seguimiento para los predios restantes de adquirir son muy importantes para la entidad y así mismo su proceso de información debe ser robusto e incluido al interior de los informes mensuales de interventoría.
- k) En general, los aspectos de información que la Interventoría está incluyendo dentro de sus informes mensuales, requieren una mejora sustancial, toda vez que el volumen de información no es el lineamiento para incluir en estos documentos; por el contrario, deben ser documentos gerenciales, con análisis, evaluación y su posterior acción de recomendación hacia la Entidad. El capítulo de conclusiones debe resaltarse en el mencionado informe y por ello se requiere modificar de manera importante el esquema hasta ahora presentado por la interventoría dentro del desarrollo actual de su contrato.

Atentamente,

  
**JUAN CARLOS SAENZ BAQUERO**  
Ingeniero Auditor Oficina Control Interno

VoBo

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

Anexo: lo anunciado

ANEXO FOTOGRAFICO DE LA AUDITORÍA

## Indice de Registro Fotografico - Proyecto Carretero Bogotá - Villavicencio

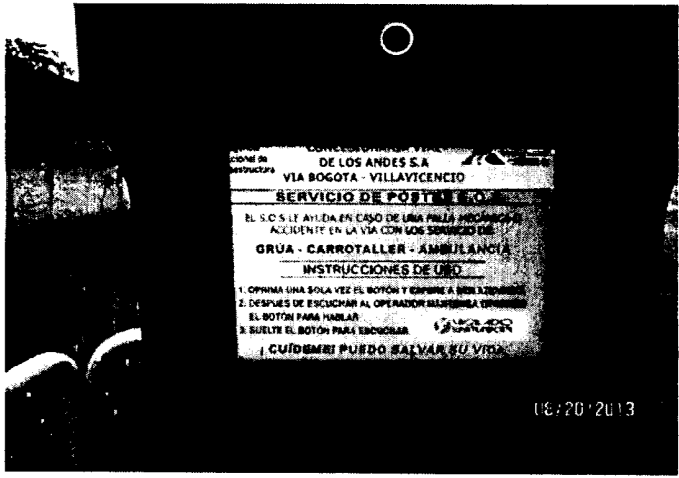
Num. Foto	Descripcion de fotografia
1	Una muy buena práctica localizada en sitios de altas pendiente en topografía donde se están realizando trabajos de cimentación de estructuras.
2	Organización e implementación de metodos de almacenamientos de material con altos parámetros de Seguridad Industrial.
3	Trabajos contiguos a la vía actual, con ampliaciones estructurales para la doble calzada, con altos parámetros tecnologías de punta en maquinaria que se está utilizando.
4	Verificación de auditoría de funcionamiento de postes de emergencia. Se identificó que la comunicación no estaba operando y se generó el respectivo reporte a Interventoría.
5	Sitio de información implementada en las estructuras de los postes de emergencia de la vía, con logotipos incompletos de la ANI.
6	Sitio de información implementada en las estructuras de los postes de emergencia de la vía, con nombramiento aún del Inco. Se requiere actualización.
7	Buena práctica implementada relacionada con la organización de materiales por dentro de los tuneles y las tuberías y mangueras colocadas en soportes adosados a las paredes del tunel.
8	Aspecto de seguridad industrial critico, por presencia de personal en zonas inestables dentro del ciclo de avance de tuneles y presencia de materiales de construcción en las mismas zonas.
9	Aspecto critico de seguridad industrial: Ayudante del jumbo junto al brazo de la maquina, prendida y en funcionamiento colocando en riesgo la vida del trabajador.
10	Deslizamiento en zona ya intervenida por el contratista, entre túneles 8 y 9 y que requieren estudios y diseños geotécnicos y de estabilidad de taludes para su implementación en obra.
11	Túnel 9 portal 17: implementación de recomendaciones de pasada auditoria y zona de deslizamiento sin solución a la entrada del túnel.
12	Aplicación de una muy buena práctica recomendada en auditoría pasada, con respecto a la identificación sistemática del personal que labora dentro de los túneles con presencia de voladuras.
13	Fallo geológico de importancia en la variante Pipiral que ya está afectando la banca de la vía existente.
14	Situación estructural grave en el puente existente de la Caridad, localizado en el K63+800 , que requiere solución inmediata.
15	Estado actual de los apoyos del costado Villavicencio del puente existente de la Caridad, con presencia de acero de refuerzo de las estructuras en estado de corrosión.
16	Junta transversal que contiene los apoyos de neopreno en situación peligrosa, por desnivel apreciable, potencializando accidentes de motos o bicicletas.
17	Logotipo del proyecto con arte institucional de la ANI actualizado. Se resalta que no existe en la valla telefonos ni orientación a los ciudadanos para comunicarse con el conesionario y/o interventoría.
18	Valla en el sector de la quebrada Tequena con arte desactualizado, aparece aún el INCO y los teléfonos que aparecen en ella no funcionaron a través de la Auditoría.
19	Otra muestra de vallas informativas del proyecto, desactualizadas. Y con logotipos del Inco, que se requieren cambiarlas y actualizarlas.
20	Información en poste S.O.S 58: persisten muchos postes como estos en donde sigue apareciendo el logotipo del INCO.
21	Situación altamente peligrosa en Quebrada Estaquecá (Km 46) donde se aprecian gigantescas masas pétreas que pueden afectar la actual vía.
22	Puente sobre quebrada la Estaquecá con poco galibo entre vigas y terreno natural que limitan la posibilidad de desplazamiento de masas importantes bajo la estructura de concreto.
23	Tamaño de las masas pétreas de más de 8 metros de diámetros apoyadas sobre sacos de material colocados hace 6 años aprox. por el concesionario.
24	Manejos mejorados de la parte de conducción y sedimentación de aguas industrializadas en los túneles, producto de observación de auditoría pasada de la OCI.
25	Zona de deslizamientos recientes a la entrada de la estación de pesaje de Alto de la Cruz que requiere de obras de contención y señalización preventiva a usuarios.
26	Falta de señalización de auxiliar de la estación de pesaje de Alto de la Cruz que se requiere reponer a las dañadas recientemente y que es necesario para la correcta labor de la auxiliar.
27	Ahuellamientos pronunciados en estructura de pavimento en zona de ingreso a estación de pesaje - costado Villavicencio- que requiere intervención oportuna.
28	Deslizamiento de gran envergadura en la zona de estación de pesaje de Alto de la Cruz que requiere adicionalmente de la limpieza regular, de las obras de protección y contención asociadas.

Item:	Técnico
Numero Foto	1   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Una muy buena práctica localizada en sitios de altas pendiente en topografía donde se están realizando trabajos de cimentacion de estructuras.

Item:	Técnico
Numero Foto	2   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Organización e implementación de metodos de almacenamientos de material con altos parámetros de Seguridad Industrial.

Item:	Técnico
Numero Foto	3   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Trabajos contiguos a la vía actual, con ampliaciones estructurales para la doble calzada, con altos parámetros tecnologías de punta en maquinaria que se está utilizando.

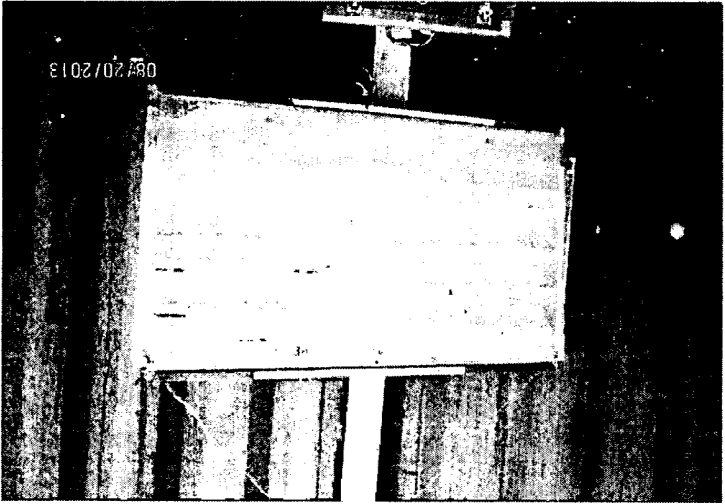
Item:	Técnico
Numero Foto	4   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Verificación de auditoría de funcionamiento de postes de emergencia. Se identificó que la comunicación no estaba operando y se generó el respectivo reporte a Interventoría.

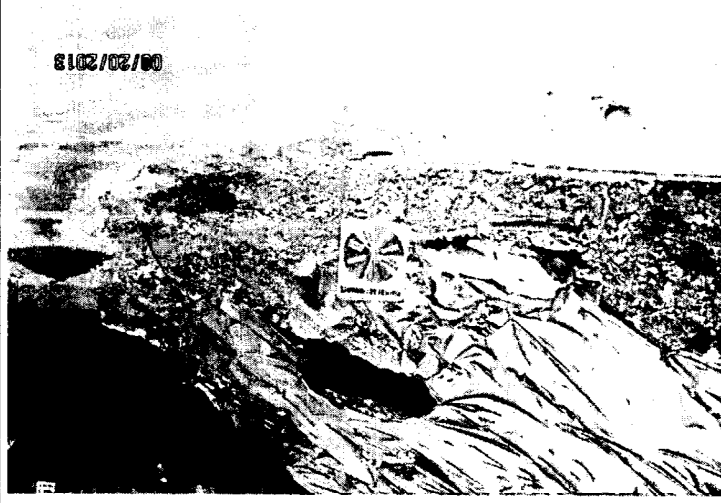
Item:	Técnico
Numero Foto	5   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Sitio de información implementada en las estructuras de los postes de emergencia de la vía, con logotipos incompletos de la ANI.

Item:	Técnico
Numero Foto	6   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Sitio de información implementada en las estructuras de los postes de emergencia de la vía, con nombramiento aún del Inco. Se requiere actualización.


Item:	Técnico
Numero Foto	7   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Buena práctica implementada relacionada con la organización de materiales por dentro de los tuneles y las tuberías y mangueras colocadas en soportes adosados a las paredes del tunel.


Item:	Técnico
Numero Foto	8   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Aspecto de seguridad industrial critico, por presencia de personal en zonas inestables dentro del ciclo de avance de tuneles y presencia de materiales de construcción en las mismas zonas.

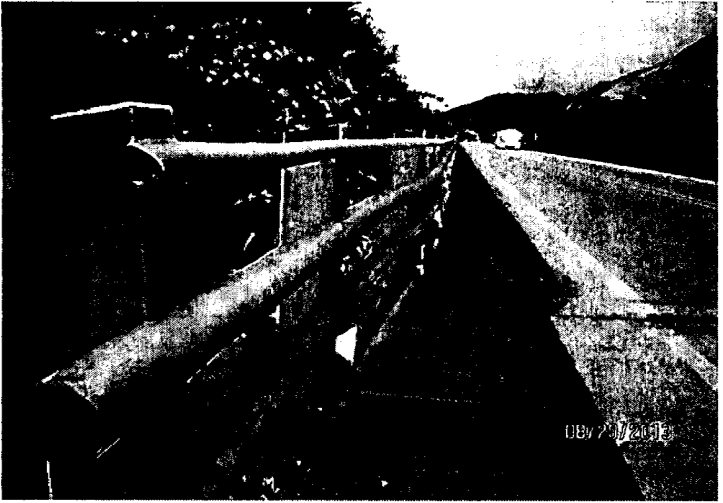
Detalle		Aplicación de	
Fecha:		20 de Agosto de 2013	
			
Item:	Técnico	Numero Foto	12   Concesión Bogota Villavicencio


Detalle		Túnel 9 portal 17: implementación de recomendaciones de pasada auditoría y zona de deslizamiento sin solución a la entrada del túnel.	
Fecha:		20 de Agosto de 2013	
			
Item:	Técnico	Numero Foto	11   Concesión Bogota Villavicencio

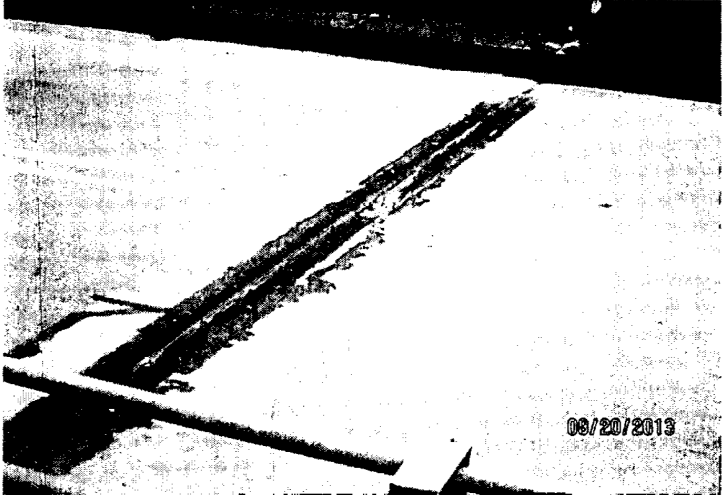
Detalle		Deslizamiento en zona ya intervenida por el contratista, geotécnicos y de estabilidad de taludes para su implementación en obra.	
Fecha:		20 de Agosto de 2013	
			
Item:	Técnico	Numero Foto	10   Concesión Bogota Villavicencio

Detalle		Aspecto crítico de seguridad industrial: Ayudante del jumbo junto al brazo de la maquina, prendida y en funcionamiento colocando en riesgo la vida del trabajador.	
Fecha:		20 de Agosto de 2013	
			
Item:	Técnico	Numero Foto	9   Concesión Bogota Villavicencio

Ítem:	Técnico	
Numero Foto	13	Concesión Bogota Villavicencio
		
Fecha:	20 de Agosto de 2013	
Detalle	Fallo geológico de importancia en la variante Pipiral que ya está afectando la banca de la vía existente.	

Ítem:	Técnico	
Numero Foto	14	Concesión Bogota Villavicencio
		
Fecha:	20 de Agosto de 2013	
Detalle	Situación estructural grave en el puente existente de la Caridad, localizado en el K63+800 , que requiere solución inmediata.	

Ítem:	Técnico	
Numero Foto	15	Concesión Bogota Villavicencio
		
Fecha:	20 de Agosto de 2013	
Detalle	Estado actual de los apoyos del costado Villavicencio del puente existente de la Caridad, con presencia de acero de refuerzo de las estructuras en estado de corrosión.	

Ítem:	Técnico	
Numero Foto	16	Concesión Bogota Villavicencio
		
Fecha:	20 de Agosto de 2013	
Detalle	Junta transversal que contiene los apoyos de neopreno en situación peligrosa, por desnivel apreciable, potencializando accidentes de motos o bicicletas.	




Ítem:	Técnico
Numero Foto	17   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Logotipo del proyecto con arte institucional de la ANI actualizado. Se resalta que no existe en la valla telefonos ni orientación a los ciudadanos para comunicarse con el conesionario y/o interventoría.

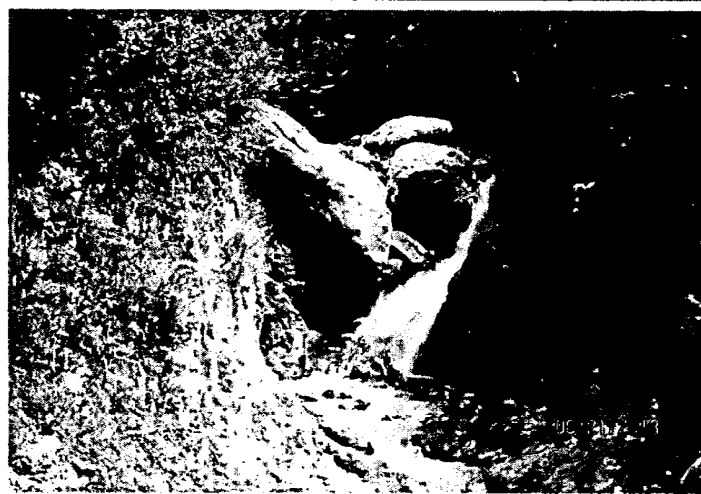
Ítem:	Técnico
Numero Foto	18   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Valla en el sector de la quebrada Tequena con arte desactualizado, aparece aún el INCO y los teléfonos que aparecen en ella no funcionaron a través de la Auditoría.


Ítem:	Técnico
Numero Foto	19   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Otra muestra de vallas informativas del proyecto, desactualizadas. Y con logotipos del Inco, que se requieren cambiarlas y actualizarlas.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	20   Concesión Bogota Villavicencio
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Información en poste S.O.S 58: persisten muchos postes como estos en donde sigue apareciendo el logotipo del INCO.

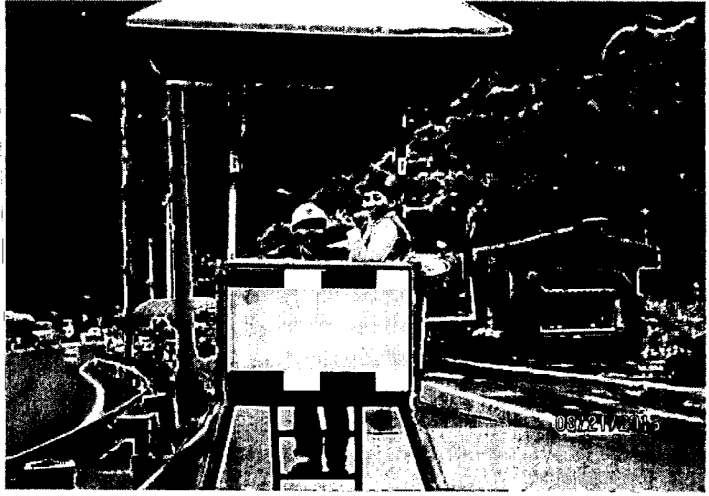
Ítem:	Técnico
Numero Foto	21   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Situación altamente peligrosa en Quebrada Estaquecá (Km 46) donde se aprecian gigantescas masas pétreas que pueden afectar la actual vía.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	22   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Puente sobre quebrada la Estaquecá con poco galibo entre vigas y terreno natural que limitan la posibilidad de desplazamiento de masas importantes bajo la estructura de concreto.


Ítem:	Técnico
Numero Foto	23   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Tamaño de las masas pétreas de más de 8 metros de diámetros apoyadas sobre sacos de material colocados hace 6 años aprox. por el concesionario.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	24   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Manejos mejorados de la parte de conducción y sedimentación de aguas industrializadas en los túneles, producto de observación de auditoría pasada de la OCI.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	25   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Zona de deslizamientos recientes a la entrada de la estación de pesaje de Alto de la Cruz que requiere de obras de contención y señalización preventiva a usuarios.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	26   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Falta de señalización de auxiliar de la estación de pesaje de Alto de la Cruz que se requiere reponer a las dañadas recientemente y que es necesario para la correcta labor de la auxiliar.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	27   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Ahuellamientos pronunciados en estructura de pavimento en zona de ingreso a estación de pesaje - costado Villavicencio- que requiere intervención oportuna.

Ítem:	Técnico
Numero Foto	28   Concesión Bogota Villavicencio
	
Fecha:	20 de Agosto de 2013
Detalle	Deslizamiento de gran envergadura en la zona de estación de pesaje de Alto de la Cruz que requiere adicionalmente de la limpieza regular, de las obras de protección y contención asociadas.

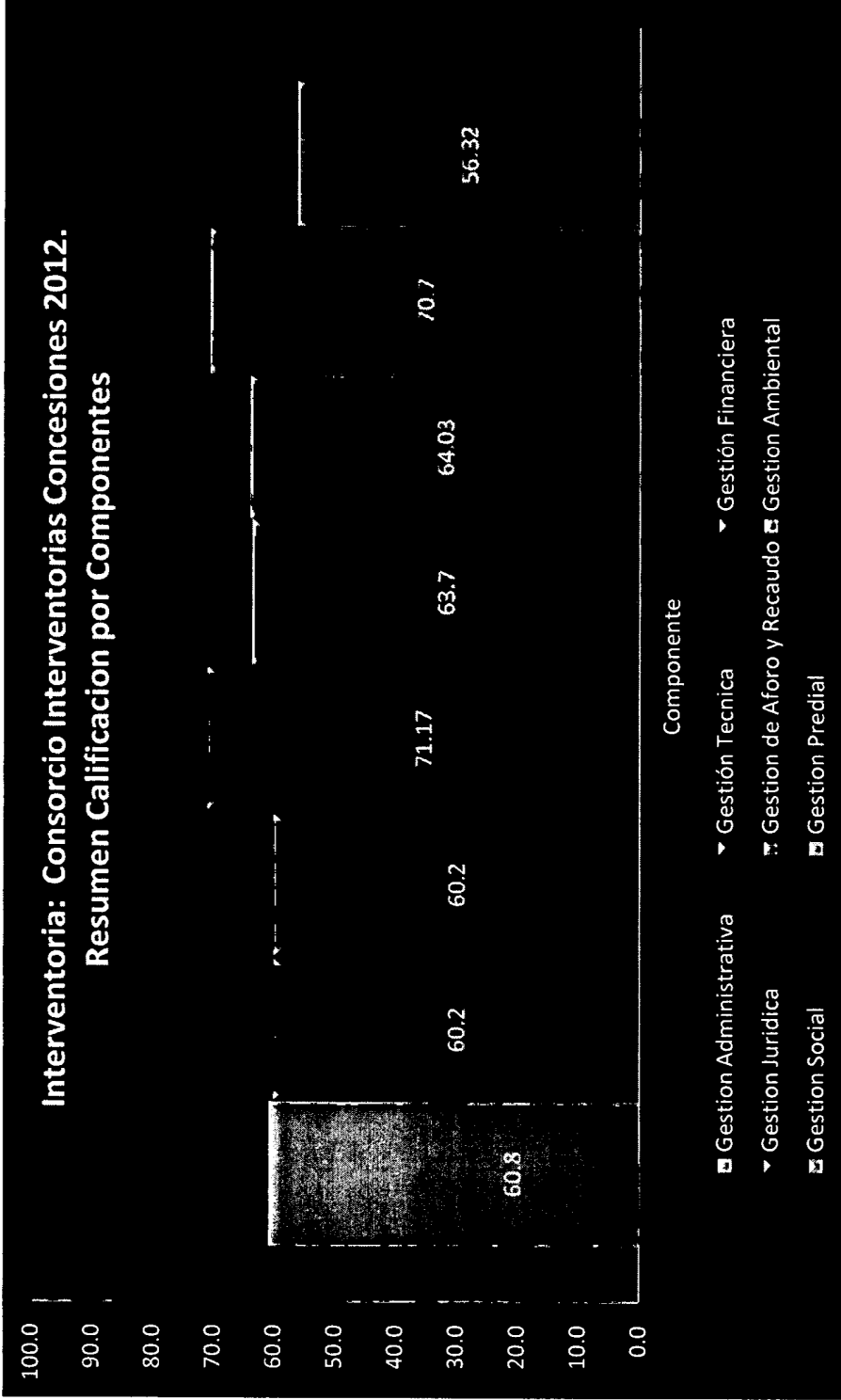
Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
No. Contrato Interventoría	No. 067 de 2012
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto

01	Gestion Administrativa	0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	60.81
02	Gestion Tecnica						60.22
03	Gestion Financiera						60.22
04	Gestion Juridica						71.17
05	Gestion de Aforo y Recaudo						63.70
06	Gestion Ambiental						64.03
07	Gestion Social						70.67
08	Gestion Predial						56.32

**Promedio General = 63.39**

**Interventoria: Consorcio Interventorias Concesiones 2012.  
 Resumen Calificación por Componentes**



**TOTAL  
 CALIFICACION  
 63.39**

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Organización de la Interventoría	E	90.5	BP
02	Actualización científica y tecnológica	R	44.5	BP
03	Exigencia al concesionario de sus obligaciones	B	70.5	BP
04	Advertir incumplimientos de obligaciones Concesionario	B	70.5	C
05	Acompañar advertencias con conceptos y análisis	B	70.5	C
06	Apoyo y Acompañamiento	B	70.5	C
07	Sugerencias al concesionario con soluciones planteadas	B	70.5	C
08	Control de plazos de ejecución del concesionario	B	70.5	C
09	Análisis estadístico e indicadores gestión Interventoría	R	44.5	BP
10	Presentación proyecto a autoridades y entes territoriales y nacionales	E	90.5	C
11	Pagina WEB de la Interventoría	r	44.5	C
12	Revisión de la pagina de la Concesión	N	0	bp
13	Archivo organizado y completo de la Interventoría	B	70.5	C
14	Archivo histórico de la concesión	E	90.5	C
15	Archivo de correspondencia enviada y recibida de Interventoría	B	70.5	C
16	Información de diseños actualizada	B	70.5	C
17	Plan de Aseguramiento de Calidad de Interventoría	R	44.5	C
18	Seguimiento al Plan de Aseguramiento de Calidad	M	14.5	C
19	Inventario de la vía	R	44.5	C
20	Cumplimiento de pagos de aportes parafiscales de la Interventoría	E	90.5	C

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
21	Comunicación en línea Interventoría-ANI	B	70.5	C
22	Comunicaciones entre personal de Interventoría	E	90.5	BP
23	Registro fotográfico obras construcción	R	44.5	BP
24	Registro fotográfico obras Mantenimiento	R	44.5	BP
25	Legalidad equipos de Interventoría	B	0	BP
	Programas de control de trabajos del concesionario :			
26	Control de Obra	E	90.5	BP
27	Control predial	R	44.5	BP
28	Control de Ensayos	B	70.5	BP
29	Control de Riesgos concesionario	R	44.5	BP
30	Control de Riesgos Interventoría	R	44.5	BP
31	Certificado de Aseguramiento de Calidad	E	90.5	BP
32	Certificado de Gestión de Calidad Ambiental	N	0	BP
33	Certificado de Aseguramiento de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional	N	0	BP
34	Acreditacion Laboratorios de Materiales	E	90.5	BP
35	Identificación de la ANI en los campamentos, vehiculos y recursos de obra de la Interventoria	E	90.5	BP
36	Elementos de EPP de Interventoria	E	90.5	BP
37	Retroalimentación del personal extranjero	E	90.5	BP
38	Informes de Especialistas de Interventoria	B	70.5	BP
39	Transmision de conocimiento de especialistas	B	70.5	BP

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
1	Director de Interventoría	B	70.5	BP
2	Subdirector Interventoria	B	70.5	BP
3	Residentes de Obra	B	70.5	BP
4	Personal recaudo y pesaje	B	70.5	BP
	Conocimiento del proyecto integral:			
5	Director de Interventoría	B	70.5	BP
6	Subdirector Interventoria	B	70.5	BP
7	Residentes de Obra	B	70.5	BP
8	Personal recaudo y pesaje	B	70.5	BP
09	Identificación de daños y novedades en sector de proyecto	B	70.5	C
10	Inventario vial del proyecto en operación	R	44.5	C
11	Seguimiento técnico a los trabajos constructivos de la Concesión	B	70.5	C
12	Obras Adicionales contrato de Concesión	NA	NA	C
13	Calidad en la Interventoría en Construcción y Mantenimiento	B	70.5	C
14	Ficha Técnica del Proyecto	R	44.5	C
15	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción	B	70.5	C
16	Revisión de señalización de obra en frentes que estén en Operación y Mantenimiento	B	70.5	C
17	Seguimiento de elementos de contención - seguridad vial	M	14.5	C
18	Seguimiento a la limpieza de la vía en Etapa de Operación y Mantenimiento	B	70.5	C
19	Primeros Auxilios del Concesionario	E	90.5	C
20	Primeros Auxilios del Interventor	B	70.5	BP



# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
21	Procedimientos y actividades de emergencias del Concesionario de frentes terminados en construcción	B	70.5	C
22	Auditorias de Seguridad Vial	N	0	C
23	Cumplimiento a las auditorias de seguridad Vial	N	0	C
24	Verificación del estado físico de las instalaciones de recaudo y peaje	R	44.5	C
25	Verificación de estado de las instalaciones de pesaje	R	44.5	BP
26	Señalización en sitios de pesajes y recaudo	M	14.5	BP
27	Funcionamiento postes de emergencia	B	70.5	BP
28	Equipos de topografía de Interventoría	E	90.5	BP
29	Equipos de topografía de concesionario	E	90.5	BP
30	Seguimiento señalización en los frentes de obra en operación	E	90.5	C
31	Señalización de obra	B	70.5	BP
32	Capacitaciones internas	R	44.5	BP

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoria del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

03 Componente Financiero				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Seguimiento a información financiera Concesionario	E	90.5	C
02	Controles financieros	E	90.5	C
03	Información de ejecución del contrato dentro de estados financieros del fideicomiso	B	70.5	C
04	Diagnostico estratégico del concesionario	B	70.5	C
05	Contenido del Diagnostico estrategico	B	70.5	BP
06	Reporte del perfil de la deuda	B	70.5	C
07	Control mensual del recaudo	B	70.5	C
08	Revisión Informes de Fideicomiso	B	70.5	C
09	Comités de Fiducia	B	70.5	C
10	Informes de formatos financieros ANI	B	70.5	C
11	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP
12	Modelo financiero del Concesionario	M	14.5	BP
13	Claridad en los conceptos y lianamientos del area especializada	R	44.5	BP
14	Monto de las inversiones efectuados por el concesionario es reportado a la ANI	R	44.5	C
15	Se examina que no hay violación a los LA/FT	N	0	C

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

04 Componente Jurídico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Consultas jurídicas	E	90.5	C
02	Comunicaciones de incumplimiento de toda índole	E	90.5	C
03	Capacitaciones jurídicas de Interventoría	M	14.5	BP
04	Seguimiento pólizas concesión	E	90.5	C
05	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP

## REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

05 Componente Aforos y Recaudos				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Conteos vehículos en zonas de recaudo	B	70.5	C
02	Certificaciones de tráfcos vehiculares	NA	NA	C
03	Conteo vehículos con tarifas especiales	B	70.5	C
04	Informes de aforos	R	44.5	C
05	Comparación de datos Interventoría - Concesionario	B	70.5	C
06	Verificación equipos de conteo	B	70.5	C
07	Evaluación de riesgos	R	44.5	C
08	Seguimiento al control de aforos y recaudos	B	70.5	C
09	Auditorias de sistemas de trafico y recaudo	B	70.5	C
10	Metodologías de recaudo	B	70.5	C
11	Operativos de control al sistema de peaje	B	70.5	C
12	Revisión de tarifas	E	90.5	C
13	Equipos de video	B	70.5	C
14	Seguimiento remoto de Interventoría	M	14.5	C
15	Registros soporte de Interventoría	R	44.5	C
16	Operativos de control para Confiabilidad de equipos	NA	NA	C
17	Cronogramas de actividades por desarrollar mensuales	M	14.5	C
18	Idoneidad personal del área	NA	NA	BP
19	Seguimiento infraestructura en zonas de peajes	E	90.5	BP
20	Seguimiento infraestructura en zonas de basculas	B	70.5	BP
21	Estado de Infraestructura en basculas y peajes	E	90.5	BP

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

06 Componente Ambiental				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Revisión y verificación Análisis de laboratorio del concesionario	R	44.5	C
02	Ensayos de verificación de la Interventoría	R	44.5	C
03	Seguimiento a manejo de aguas industriales	R	44.5	BP
04	Seguimiento licencias concesionario	B	70.5	C
05	Permisos y licencias que requiera el concesionario para el desarrollo de sus trabajos	B	70.5	BP
06	Planes de disposición de escombros y desechos	B	70.5	C
07	Revisión del sistema de Calidad ambiental y SISO del concesionario	B	70.5	C
08	Seguimiento al componente de seguridad industrial	B	70.5	C
09	Seguimiento charlas de seguridad industrial del concesionario	B	70.5	C
10	Charlas de seguridad personal de Interventoría	B	70.5	BP
11	Cronograma de seguimiento ambiental	R	44.5	BP
12	Acciones de manejo ambiental implementadas y comunicadas por la Interventoría	R	44.5	C
13	Preparación y presentación de indicadores ambientales	B	70.5	C
14	Revisión de la aplicación del Manual de de SISO por parte del concesionario	B	70.5	BP
15	Seguimiento y acciones de interventoría frente al cumplimiento de disposiciones de SISO y ambiental por parte del concesionario	E	90.5	C
16	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

07 Componente Social				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Revisión del personal mínimo de concesionario en el área social	E	90.5	C
02	Oficinas de atención al usuario del concesionario	E	90.5	C
03	Control del plan de Gestión Social del concesionario	B	70.5	C
04	Control mano de obra	R	44.5	C
05	Seguimiento tramites de peticiones quejas hacia el concesionario por parte de la comunidad	B	70.5	C
06	Cumplimiento de obligaciones contractuales a nivel social	B	70.5	C
07	Seguimiento y asistencia reuniones sociales de la Concesión	E	90.5	C
08	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	70.5	C
09	Verificación de afectación económica y social	B	70.5	C
10	Idoneidad personal del área	E	90.5	BP

# REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

08 Componente Predial				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Verificación documental y en campo de adquisición predial	B	70.5	C
02	Registros de control	R	44.5	C
03	Verificaciones en actas de entrega	B	70.5	C
04	Actas de restitución para mantener condiciones de funcionamiento de predios	NA	NA	C
05	Control de cobros	R	44.5	C
06	Seguimiento de la gestión predial del concesionario	B	70.5	C
07	Control grafico de adquisición	R	44.5	BP
08	Control de áreas de gestión predial	R	44.5	BP
09	Solicitud de información actualizada	B	70.5	BP



# REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	Doble Calzada Bogota Villavicencio
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interconcesiones
Fecha de Evaluación	20 al 22 de Agosto de 2013

01 Componente Administrativo			02 Componente Técnico			03 Componente Financiero			04 Componente Jurídico			05 Componente Aforos y Recaudos			06 Componente Ambiental			07 Componente Social			08 Componente Predial		
Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP	Id	Calificació	C/ BP
01	91	BP	1	71	BP	01	91	C	01	91	C	01	71	C	01	45	C	01	91	C	01	71	C
02	45	BP	2	71	BP	02	91	C	02	91	C	02	NA	C	02	45	C	02	91	C	02	45	C
03	71	BP	3	71	BP	03	71	C	03	15	BP	03	71	C	03	45	BP	03	71	C	03	71	C
04	71	C	4	71	BP	04	71	C	04	91	C	04	45	C	04	71	C	04	45	C	04	NA	C
05	71	C	5	71	BP	05	71	BP	05	71	BP	05	71	C	05	71	BP	05	71	C	05	45	C
06	71	C	6	71	BP	06	71	C	06	71	BP	06	71	C	06	71	C	06	71	C	06	71	C
07	71	C	7	71	BP	07	71	C				07	45	C	07	71	C	07	91	C	07	45	BP
08	71	C	8	71	BP	08	71	C				08	71	C	08	71	C	08	71	C	08	45	BP
09	45	BP	09	71	C	09	71	C				09	71	C	09	71	C	09	71	C	09	71	BP
10	91	C	10	45	C	10	71	C				10	71	C	10	71	BP	10	91	BP	10	45	C
11	45	C	11	71	C	11	71	BP				11	71	C	11	45	BP	11	45	BP	11	71	BP
12	0	bp	12	NA	C	12	15	BP				12	91	C	12	45	C	12	45	BP	12	45	BP
13	71	C	13	71	C	13	45	BP				13	71	C	13	71	C						
14	91	C	14	45	C	14	45	C				14	15	C	14	71	BP						
15	71	C	15	71	C	15	0	C				15	45	C	15	91	C						
16	71	C	16	71	C	16	45	BP				16	NA	C	16	71	BP						
17	45	C	17	15	C							17	15	C	17	71	BP						
18	15	C	18	71	C							18	NA	BP									
19	45	C	19	91	C							19	91	BP									
20	91	C	20	71	BP							20	71	BP									
21	71	C	21	71	C							21	91	BP									
22	91	BP	22	0	C							22	91	BP									
23	45	BP	23	0	C							23	45	BP									
24	45	BP	24	45	C																		
25	0	BP	25	45	BP																		
26	91	BP	26	15	BP																		
27	45	BP	27	71	BP																		
28	71	BP	28	91	BP																		
29	45	BP	29	91	BP																		
30	45	BP	30	91	C																		
31	91	BP	31	71	BP																		
32	0	BP	32	45	BP																		
33	0	BP	33	45	BP																		
34	91	BP																					
35	91	BP																					
36	91	BP																					
37	91	BP																					
38	71	BP																					
39	71	BP																					

Convenciones



CALIFICACION EN EL RANGO ENTRE 90 A 100 PUNTOS SOBRE 100



CALIFICACION EN EL RANGO ENTRE 65 A 89 PUNTOS SOBRE 100



CALIFICACION EN EL RANGO MENOR A 64 SOBRE 100

59 CALIFICACION MENOR A 59 PUNTOS SOBRE 100