

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
**Memorando No. 2014-102-009148-3**  
Fecha: 03/10/2014 09:01:30->102  
FUN: JOSE HUGO ALDANA GAL-500  
Anexos: SIN



Bogotá D.C.

**PARA:** Dr. JOSÉ HUGO ALDANA GALLEGO  
Vicepresidente Ejecutivo (E)

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


**ASUNTO:** Entrega informe de seguimiento a la función pública del supervisor e interventoría asociadas al proyecto de concesión Bosa Granada Girardot - PEI No 6

Apreciado Doctor Jose Hugo:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de la referencia, 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 generando en el mismo, en beneficio del óptimo desempeño de seguimiento que debe continuar realizando la ANI enfocado hacia el proyecto del asunto, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan observaciones importantes en el informe aquí entregado.

Igualmente recordamos al supervisor de éste proyecto, que debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002, diligenciando el formato EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. 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 a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a [jleon@ani.gov.co](mailto:jleon@ani.gov.co).

Cordialmente,

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

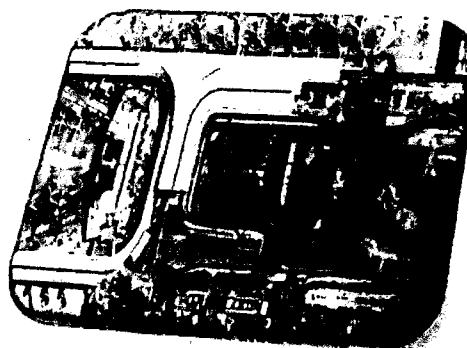
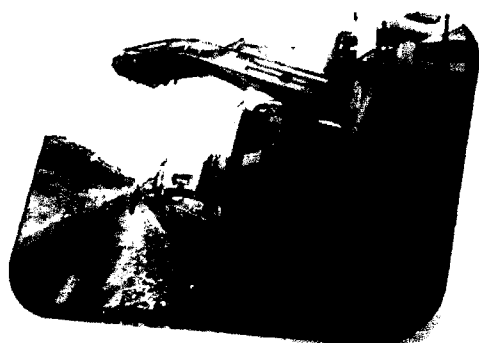
Anexo: 46 folios

cc. Dr. Juan Gabriel Cisneros Forero – Gerente de Infraestructura de transporte

Elaboró y proyectó: Javier León. - Contratista OCI  
Nro. Borrador: 20141020015508

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Bosa Granada Girardot (PEI 6)**

# 2014

**TABLA DE CONTENIDO**

1	OBJETIVOS .....	6
2	ALCANCE. ....	7
2.1	Componentes analizados .....	7
2.2	Información de contratos.....	7
2.3	Obligaciones generales del supervisor:.....	8
2.4	Obligaciones del interventor:.....	10
3	METODOLOGÍA.....	13
3.1	Metodología empleada .....	13
3.2	Información relacionada y verificada.....	14
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	14
5.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	15
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	16
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la auditoría .....	16
6.2	Descripción del proyecto a auditar .....	17
6.2.1	Verificación trayectos del proyecto: .....	18
6.2.2	Centro de Control Operacional .....	22
6.2.3	Túnel Guillermo León Valencia .....	22
6.2.4	Curva denominada el Cortijo .....	23
6.2.5	Puentes Peatonales .....	23
6.2.6	Verificación operacional .....	24
6.2.7	Estación de pesaje .....	26
6.2.8	Verificación a la estación de peaje de Chinauta .....	27
6.3	Consideraciones principales de la auditoría .....	28
6.4	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente .....	29
6.5	Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor .....	29
6.6	Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO - SIANI .	29
6.7	Revisión del plan de mejoramiento por procesos .....	30
7	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	34
7.1	Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría .....	37
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	38
7.1.2	Desempeño del componente técnico .....	41

7.1.3	Desempeño del componente aforo y recaudo .....	45
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES INFORME PRINCIPAL .....	46
8.1	Para la Interventoría .....	46
8.2	Para el supervisor.....	48
APENDICE 1	50	
9.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORIA COMPLEMENTARIO .....	50
10.	Verificación Plan de Mejoramiento Institucional .....	50
11.	Verificación composición accionaria:.....	64
12.	Retenciones y sanciones por los incumplimientos del concesionario:.....	66
13.	Liberaciones de los Recursos Retenidos: .....	68
14.	Desempeño del componente social: .....	72
15.	Desempeño del componente predial .....	73
16.	Desempeño del componente financiero:.....	74
17.	Verificación a pólizas de seguro:.....	75
18.	Ingreso por Peajes: .....	80
19.	Indicadores Financieros del Patrimonio Autónomo: .....	80
20.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES APENDICE.....	81

### ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados. ....	7
Tabla 2 – Plazos estimados.....	8
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora .....	8
Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	8
Tabla 5 – Alcance analizado de las funciones del supervisor .....	9
Tabla 6 –Alcance analizado de las obligaciones del interventor.....	11
Tabla 7- Antecedentes informes Contraloría General de la República .....	15
Tabla 8 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	15
Tabla 9. Temas programados de auditoría.....	16
Tabla 10 – Descripción de tramos .....	17
Tabla 11 – Relación de servicios.....	25
Tabla 12 – Equipos Policía de Carreteras.....	25
Tabla 13 – Relación de servicios en vehículos.....	26
Tabla 14 – Relación verificación motos.....	26
Tabla 15 – Relación de servicios Pesaje 1 .....	27
Tabla 16 – Relación de servicios Pesaje 2.....	27
Tabla 17 – Relación de Observaciones y su avance .....	30
Tabla 18. Resultados de calificación MED de octubre de 2013 .....	35
Tabla 19. Resultados de calificación MED de agosto de 2014.....	35
Tabla 20. Dedicación de personal aprobado a la interventoría en 2012 .....	39

Tabla 21. Presentación mediciones contractuales .....	42
Tabla 22. Formato de verificación mantenimiento .....	43
Tabla 23. Descripción hallazgos plan de mejoramiento institucional .....	50
Tabla 24. Composición Accionaria .....	64
Tabla 25. Tabla de retenciones.....	66
Tabla 26. Desafectación subcuenta transitoria.....	69
Tabla 27. Ingreso de Peajes .....	80

### ÍNDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS

Ilustración 1. Mapa General del Proyecto.....	24
Ilustración 2. Impresión Digital SIANI.....	30
Ilustración 3. Gráfico de evaluación mayo 2014.....	36
Ilustración 4. Análisis social.....	72
Ilustración 5. Análisis predial.....	73
Ilustración 6. Análisis financiero .....	74

## INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.<sup>1</sup>

Es innegable 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

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

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 (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI) el cual fue aprobado en sesión del comité coordinador de control interno del 9 de diciembre de 2013. Así mismo la auditoría fue dada a conocer mediante memorando interno N° 20141020069473 de agosto 6 de 2014, en donde se relacionó la concesión a auditar.

## 1 OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado 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 la verificación y seguimiento de las obligaciones de la interventoría y de la supervisión del proyecto carretero Bosa Granada Girardot y cuyos resultados se dan a conocer en el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría en el tramo vial del proyecto carretero en mención, realizada los días 27, 28 y 29 de agosto de 2014. Para la presente auditoría se designó al Ingeniero Javier León Herazo y a la Contadora Pública Luz Jeni Fung Muñoz.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio Interventoría Concesiones 2012 es valioso en la presente auditoría, en vista de que ya le había sido practicada auditoría el pasado mes de octubre de 2013 lo cual permite analizar patrones de eventual mejoramiento. Adicionalmente se aplicó la metodología de evaluación mediante la Matriz de Evaluación del Desempeño MED, y de la cual se mostrarán sus resultados en el desarrollo del presente documento.

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 para las vigencias 2007- 2012.

## 2 ALCANCE.

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

### 2.1 Componentes analizados

En el informe principal se presentan los resultados de la evaluación del componente administrativo, técnico, jurídico y de aforo y recaudo y en el apéndice N°1 del presente documento se anexan las evaluaciones efectuadas a los componentes financiero (Liberaciones de las retenciones realizadas por cumplimiento - Análisis de los indicadores financieros del Fideicomiso), predial, ambiental, evaluación del plan de mejoramiento institucional, composición accionaria del concesionario autopistas Bogotá – Girardot y verificación de las pólizas de seguro.

Es necesario puntualizar, que mediante esta visita se realizó el segundo ejercicio para esta firma interventora de una evaluación integral, aplicando para ello los diferentes criterios y metodologías que ha venido estructurando la Oficina de Control Interno en virtud de la matriz de evaluación de desempeño MED, y que hacen parte de los criterios de evaluación que, hasta el momento, se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe.

### 2.2 Información de contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Otorgamiento al Concesionario de una concesión para que realice por su cuenta y riesgo, entre otros, los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la ejecución de las Obras de Construcción y Rehabilitación, la operación y el mantenimiento de dichas obras, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INCO dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial "Bosa – Granada – Girardot" bajo el control y vigilancia del INCO y adelante los diseños para una ciclo ruta en el Trayecto 2, en el Trayecto 3, en el Trayecto 6, en el Trayecto 7 y en el Trayecto 10.	GG-040 DE 2004	CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT S.A.



<b>INTERVENTOR</b>	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, jurídica, administrativa, contable, financiera, operativa, predial y socio ambiental del contrato GG-040 de 2004.	085 de 2012	CONSORCIO INTERVENTORÍA CONCESIONES 2012
<b>SUPERVISOR</b>	Contratista Agencia Nacional de Infraestructura. (Vicepresidencia Ejecutiva)	382 de Octubre 15 de 2013	Alfredo Camacho Salas

**Tabla 2 – Plazos estimados**

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	ACTUAL
Iniciación etapa de diseño	24 de Agosto de 2004	
Iniciación etapa construcción	24 de Agosto de 2004	Incumplido <sup>2</sup>
Iniciación etapa operación	25 de Octubre de 2014	
Fecha de reversión	24 de Octubre de 2020	Se estima alcanzar ingreso esperado en septiembre de 2015

**Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora**

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
<b>Representante Legal</b>	Andrés Manrique
<b>Valor inicial del Contrato</b>	\$ 11.012'084.020
<b>Tiempo</b>	53 meses
<b>Fecha de Inicio del Contrato</b>	10-10-2012

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
CONSULTORIA COLOMBIANA .S.A.	70%
PROYECTISTAS CIVILES ASOCIADOS LTDA	2.5%
YOLANDA CABRERA BALCAZAR	2.5%
INVESTIGACION Y CONTROL DE CALIDAD S.A.	25%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

### 2.3 Obligaciones generales del supervisor:

<sup>2</sup> El inicio de la etapa de operación, se debió empezar una vez se cumplieran todos los requisitos de la etapa de construcción. Actualmente se acordó un cronograma de entrega de obligaciones, que si bien es cierto no son fechas contractuales, sobre ellas se realiza seguimiento en la entrega de hitos constructivos.

Según las obligaciones del contrato de prestación de servicios VEJ 382 de octubre 15 de 2013, que ostenta el Ing. Alfredo Camacho Salas, quien figura como apoyo a la supervisión del contrato de concesión en mención, estas consisten en brindar asesoría técnica en las actividades necesarias para supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de los contratos de concesión, en especial para el modo carretero y sus interventorías. Dichas obligaciones se describen específicamente a continuación<sup>3</sup>:

**Tabla 5 – Alcance analizado de las funciones del supervisor**

<b>OBLIGACIÓN</b>
1) Brindar el apoyo técnico, administrativo operativo y demás que requiera la vicepresidencia Ejecutiva respecto de la coordinación y supervisión del contrato de concesión y su interventoría. (Ítem 1 contrato VEJ 382).
2) Apoyar a la vicepresidencia ejecutiva en la supervisión y permanente revisión de la propuesta del concesionario especialmente en los aspectos técnicos de construcción y de operación frente a las condiciones financieras y jurídicas del contrato. (Ítem 2 contrato VEJ 382).
3) Apoyar a la vicepresidencia ejecutiva en la revisión de los plazos y desarrollo de los compromisos de las partes, cronograma de inversión, plazos de entrega, compromisos en la entrega de os sectores de carretera, programa financiero, recaudos de peaje y operación. (Ítem 3 contrato VEJ 382).
4) Apoyar a la Vicepresidencia Ejecutiva en la revisión del plan de manejo ambiental y su cumplimiento. (Ítem 4 contrato VEJ 382).
5) Apoyar a la Vicepresidencia Ejecutiva en la supervisión y revisión del programa de relaciones de la comunidad. (Ítem 5 contrato VEJ 382).
6) Facilitar y coordinar la comunicación e interrelación del concesionario con la Agencia Nacional de Infraestructura, con la interventoría y las demás personas que intervienen en el proyecto. (Ítem 6 contrato VEJ 382).
7) Apoyar a la Vicepresidencia Ejecutiva en revisar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario y de la interventoría. (Ítem 7 contrato VEJ 382).
8) Apoyar en la revisión de documentos que se firmen o expidan en desarrollo del contrato. (Ítem 8 contrato VEJ 382).
9) Apoyar a la Vicepresidencia Ejecutiva en la coordinación de la planeación, ejecución y asistencia a los comités de obras en los que se analicen los avances del proyecto y su estado. (Ítem 9 contrato VEJ 382).
10) Desarrollar las actividades en el lugar del proyecto, es decir en los Municipios, Departamentos de influencia. (Ítem 10 contrato VEJ 382).
11) Cumplir con el pago de salud y pensión tal y como lo establece el decreto 789 de 2003 y las demás normas que lo modifiquen. (Ítem 11 contrato VEJ 382).

<sup>3</sup> Objeto: El contratista se obliga para con la Agencia Nacional de Infraestructura a prestar sus servicios profesionales consistentes en brindar asesoría técnica e integral a la Vicepresidencia Ejecutiva, en el cumplimiento de sus funciones, especialmente en todas las actividades necesarias para supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de los contratos de concesión asignados.

- 12) Elaborar actas de todas y cada una de las reuniones que se lleven a cabo con el concesionario y/o interventor, especificando los temas tratados, conclusiones y tareas. (Ítem 14 contrato VEJ 382).
- 13) Llevar un control técnico, sobre el contrato de concesión o interventoría asignado, realizando las acciones que a título enunciativo y no limitado se señalan a continuación: Plazo, presupuesto, cumplimiento de actividades, y obligaciones pactadas dentro del mismo, análisis y estudios de las solicitudes presentadas por el concesionario o contratista respectivo, análisis y verificación de los elementos del mecanismo de cobertura de riesgo establecido en el contrato. (Ítem 15 contrato VEJ 382).
- 14) Presentar al supervisor del contrato, informes mensuales sobre los servicios prestados y al final de la gestión, entregar un informe consolidado de todas las actividades ejecutadas en desarrollo del contrato (Ítem 17 contrato VEJ 382).

#### 2.4 Obligaciones del interventor:

Para este punto es de importante mención, resaltar lo referido en la guía de interventoría y supervisión, adoptada mediante resolución N° 318 de junio 25 de 2009.

*Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, se entiende como la supervisión y control ejercida por una persona natural o jurídica en representación de una autoridad o delegatario, cuyo propósito fundamental es vigilar y evaluar que durante el proceso de ejecución de un contrato se cumpla con las condiciones y cláusulas pactadas en el contrato, sus anexos, los pliegos de condiciones, normas legales, técnicas, administrativas y financieras que lo regulen.*

*Debe, en consecuencia entenderse, que la interventoría se desarrolla bajo el contexto de un proceso sistémico de control, lo que implica que está conformado por una serie de acciones o mecanismos definidos para prevenir o reducir el impacto de los eventos que pongan en riesgo la adecuada ejecución de los procesos, requeridos para el logro de los objetivos y condiciones técnicas, administrativas, financieras y legales que se pactaron en el contrato objeto de su intervención. Por lo anterior la efectividad de la interventoría se puede medir de las acciones correctivas y/o preventivas que se desarrollen durante la ejecución de un contrato, las cuales deberán estar direccionadas a corregir las desviaciones y a prevenir o mitigar los impactos de los riesgos, todo ello para garantizar el pleno cumplimiento del objeto del contrato intervenido.*

La lista de actividades y procesos mínimos de este grupo de actividades se describen a continuación:

**Tabla 6 – Alcance analizado de las obligaciones del interventor<sup>4</sup>**

<b>OBLIGACION</b>
1. Ejecutar un sistema de control de forma continua siendo encargada de realizar todas las actividades que permitan obtener los Indicadores de Estado y Operacionales contractuales (auscultación, inspección, mediciones, etc.) disponiendo de cuantos medios sean necesarios para acometer su obtención en el tiempo y plazo indicado, ya sean internos o con compañías contratadas a su cargo para efectuar evaluaciones independientes que aseguren su calidad. (Ítem C - Glosa a1 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico - 4).
2. Evaluar las condiciones de estado y operatividad a través de Indicadores. (Ítem C - Glosa a2 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
3. Realizar las inspecciones programadas, no programadas, de incidencias y aleatorias establecidas en el Contrato de concesión, realizando todas las mediciones con equipos que cuenten con la funcionalidad necesaria y en las condiciones de calibración exigidas por cada equipo con el objeto de informar datos altamente confiables. (Ítem C - Glosa a3 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
4. Monitorear la prestación del servicio de forma ininterrumpida aún cuando se estén realizando intervenciones, y monitorear el rápido restablecimiento de la operación de la vía y niveles de servicio en caso de haber situaciones extraordinarias extremas. (Ítem C - Glosa a5 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
5. Monitorear el sistema de recaudación de peaje incluyendo verificación del buen mantenimiento de las instalaciones, equipos y sistemas. (Ítem C - Glosa a7 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
6. Monitorear la gestión para el uso y protección de la infraestructura, incluyendo el monitoreo del tráfico y la evaluación periódica del estado de la red vial, objeto de la concesión. (Ítem C - Glosa a9 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
7. Verificar que los procedimientos de reparación, reforzamiento, reemplazo o renovación de la vía propuestos por el Concesionario consideren las limitaciones al tráfico garantizando la operación ininterrumpida previendo, entre otros, las suspensiones o desviaciones de tráfico necesarias y las metodologías constructivas a utilizar en cada caso. (Ítem C - Glosa a12 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
8. Monitorear la corrección por parte del Concesionario de los deterioros o deficiencias detectadas en especial aquellos que pudieran afectar a la transitabilidad del Sector. (Ítem C - Glosa a13 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
9. Exigir la adopción por parte del Concesionario de medidas preventivas y/o correctivas necesarias para la conservación del Sector en las condiciones establecidas en el Contrato de concesión. (Ítem C - Glosa a14 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
10. Verificar el cumplimiento de las condiciones de entrega del tramo de la concesión por parte del Concesionario así como verificar la medición de Índices desarrollada por el

<sup>4</sup> Se precisa: Art 44 ley 1474 de 2001: Faltas Gravísimas, Sujetos Disciplinables "... El presente régimen se aplica a los particulares que cumplan labores de interventoría o supervisión de Contratos estatales; también a quien ejerzan funciones públicas, de manera permanente o transitoria, en lo que tiene que ver con estas, y a quienes administren recursos públicos u oficiales.

- Concesionario de acuerdo con lo establecido en el Contrato de concesión. (Ítem C - Glosa a19 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
11. Revisar el Manual de Operación en los términos del Apéndice o anexo Técnico del Contrato de concesión, según el caso. (Ítem C - Glosa a20 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
  12. Monitorear el manejo de los recursos provenientes del recaudo de los Peajes por parte del Concesionario de acuerdo con lo establecido en el Contrato de concesión. (Ítem C - Glosa b1 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)
  13. Verificación del Programa de Operación y mantenimiento. (Ítem C - Glosa e1 - Clausula 4.1.2.2 – Anexo técnico)

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 detallan claramente en el contrato 085 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”.*

Adicionalmente en el Capítulo IX del mismo contrato, sección 9.21 se expresa:

*“La terminación o extinción de este contrato por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos, incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías y responsabilidad.”*

Vale la pena acotar que en términos de responsabilidad el Contrato de Interventoría 085 de 2012 en la sección 9.10 cita lo siguiente:

*“En los términos de los Artículos 53 y 56 de la Ley 80 de 1993, y del Artículo 82 de la Ley 1474 de 2011, además de las sanciones penales a que hubiere lugar, el interventor será responsable frente a la AGENCIA civil, penal, disciplinaria y fiscalmente de los perjuicios originados por el deficiente desempeño de las actividades y obligaciones previstas en este Contrato de Interventoría, sin que ello exima al Concesionario de la responsabilidad que por el mismo concepto pueda corresponderle al ejecutar el Contrato de Concesión. En desarrollo de sus actividades, el Interventor responderá hasta por culpa leve, Adicionalmente, en virtud de lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley 734 de 2002, el Interventor será sujeto disciplinable y responderá por las faltas gravísimas allí descritas.”*

### 3 METODOLOGÍA.

#### 3.1 Metodología empleada

La metodología abordada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente empleada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. Para el efecto, se hizo necesario planear y ejecutar rigurosamente actividades acordes con el propósito de generar un documento de auditoría valioso para la Entidad y para el Estado, además de obtener un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la interventoría y la supervisión, que es uno de los objetivos estratégicos de nuestra dependencia.

Se resalta en éste punto la información allegada y que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; y que sumada al posterior recorrido físico, permite una visión integral del estado de la vía concesionada y del seguimiento que se realiza tanto por la firma interventora como por la supervisión asignada. El presente informe es producto de un procedimiento de auditoría celebrado bajo parámetros inexorables de verificación donde intervienen cada uno de los profesionales a cargo de las labores de seguimiento. Se consideraron los siguientes criterios:

**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada mediante memorando interno. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Contratos e informes de interventoría y supervisión solicitados mediante memorando Interno.
- ✓ Análisis del cumplimiento de las obligaciones de interventores y supervisores de las concesiones por parte de la Oficina de Control Interno.
- ✓ Actas de comités técnicos.

**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 generaron reuniones en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto, informando la planeación de la auditoría PGA y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

**Validación documental:** Se procedió validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. Aunado a esto se solicitó información propia del seguimiento realizado en campo por parte de la interventoría, verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

**Visitas de campo:** Se efectuaron inspecciones dentro de la vía concesionada con el objeto de conocer el estado actual de la misma y a su vez comprobar el seguimiento reportado por el supervisor e interventoría en sus informes mensuales.

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

### 3.2 Información relacionada y verificada

**Solicitud de Información:** Mediante memorando interno generado por la Oficina de Control Interno el día 6 de agosto de 2014, radicado ANI N° 20141020069473, dirigido hacia el Vicepresidente y el supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:

- ✓ Ficha técnica del proyecto.
- ✓ Contrato de concesión y adiciones realizadas.
- ✓ Contrato y minuta del contrato de interventoría con todos sus anexos.
- ✓ Apéndice técnico.
- ✓ Propuesta económica de interventoría.
- ✓ Acta de inicio de interventoría.
- ✓ Últimos dos informes de supervisión.
- ✓ Personal y perfiles de interventoría aprobados por parte de la ANI.
- ✓ Último informe de interventoría.
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos.

## 4 MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario, además de algunos documentos contractuales, a saber:

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>5</sup>
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Oferta económica del consorcio auditado.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 1 y 2.
- ✓ Ley 842 de 2003 (por la cual se modifica la reglamentación del ejercicio de la ingeniería y de sus profesiones afines).
- ✓ Manual de señalización de dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y Ciclo rutas de Colombia- INVIAS. Resolución 4577 del 23 de septiembre de 2009
- ✓ Manual para la inspección visual de estructuras de drenaje.
- ✓ Manual para la inspección visual de obras de estabilización.
- ✓ Manual para la inspección visual de pavimentos flexibles.
- ✓ Resolución 318 de 2009– guía de interventoría y de supervisión de concesiones-INCO
- ✓ Especificaciones generales de construcción de carreteras- INVIAS.

<sup>5</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

- ✓ Guía de manejo ambiental de proyectos de infraestructura – subsector vial.
- ✓ Contrato de concesión.
- ✓ Oferta económica del consorcio auditado
- ✓ Contrato de interventoría.

## 5 VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO<sup>6</sup>; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Revisados los informes de la Contraloría General de la República y la matriz vigente del plan de mejoramiento institucional, se concluye que las acciones de mejoramiento que se encuentran en curso, cuentan con unidades de medida con corte máximo a 31 de diciembre de 2014. Es pertinente aclarar que la revisión de dichos hallazgos serán entregados en un documento adjunto a este informe.

**Tabla 7- Antecedentes informes Contraloría General de la República**

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	33	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	40%	Se presenta verificación en informe complementario

**Tabla 8 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control**

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Mediante memorando interno N° 20141020029923 de abril 4 de 2014, se remitió a la Oficina de Control	En ejecución

<sup>6</sup> Sistema de gestión documental interno



	Interno Disciplinario los hallazgos dados como incumplidos para la vigencia 2013.	
<b>OFICINA DE CONTROL INTERNO</b>	Producto de la evaluación de la MED efectuada en octubre de 2013 cuenta con 13 observaciones, las cuales serán verificadas en el ítem 6.7 del presente informe.	En ejecución

## 6 DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la auditoría

Se estableció el viernes 22 de agosto de 2014, una programación detallada en orden cronológico enmarcada hacia el período de la visita, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente, así como el suministro del insumo documental que soportara el cumplimiento de las obligaciones del interventor. Concretamente, se relaciona a continuación el cronograma inicial para la auditoría del proyecto:

**Tabla 9. Temas programados de auditoría**

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Desplazamiento a tramo 1 (Soacha)	27 de agosto	7:40 a.m.
Reunión de apertura	27 de agosto	9:30 a. m.
Verificación de trayectos 2 a 7	27 de agosto	11:00 a. m.
Realización de MED I	28 de agosto	7:40 a.m.
Verificación a la auditoría realizada a los sistemas de tráfico y recaudo.	28 de agosto	10:00 a.m.
Verificación de Hallazgos CGR	28 de agosto	2:00 p.m.
Verificación equipos de operación	29 de agosto	7:40 a.m.
Verificación de Basculas	29 de agosto	10:00 a. m.
Realización de MED II	29 de agosto	11:00 a.m.

Como inicio de auditoría se realizó recorrido hasta el Municipio de Soacha, allí se dio a conocer el PGA<sup>7</sup> exponiendo y dando claridad frente a las diversas labores de auditoría y los métodos de recolección de información. Asimismo, se requirió al personal del consorcio interventor, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando alguna documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

Durante el recorrido de vía, se confrontó el seguimiento ejercido por el interventor dentro de sus informes mensuales en aspectos como mantenimiento y operación de áreas de pesaje, peaje, y

 Plan General de Auditoría

vehículos de operación dispuestos para ofrecer un adecuado servicio al usuario. En este sentido fue de vital importancia contar con los siguientes insumos:

- Papeles de trabajo para revisión e inspección física de la infraestructura concesionada y de vehículos operacionales.
- Informe de verificación de los expertos y/o especialista de la firma interventora.
- Personal idóneo por parte de interventoría para revisar las estaciones de peaje y operaciones.

## 6.2 Descripción del proyecto a auditar

En lo referente a la descripción del proyecto es relevante indicar que la vía concesionada consta hoy en día de un corredor en doble calzada, el cual tiene como punto de partida el Municipio de Soacha, uniéndola con los principales municipios del sur de Cundinamarca y con el departamento del Tolima.

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

**Tabla 10 – Descripción de tramos**

Trayecto	Sub Trayecto	Ubicación		Seg. Calzada	Rehabilitación
		Inicio	Final		
T1: Bosa - Soacha	1A	K00+254	K04+100	3.39	4.39
T2: Soacha - Te de San Miguel	2	K04+100	K07+100	0.00	4.55
T3: Te de San Miguel - Te del Salto.	3	K07+100	K16+900	0.00	1.99
T4: Te del Salto - Alto de Rosas	4A	K16+900	K23+420	7.50	0.00
T5: Alto de Rosas - Silvania	5A	K23+420	K33+915	10.50	0.00
	5B	K33+915	K34+965	1.05	0.00
	5C	K34+965	K37+900	2.94	0.00
	5D	K37+900	K38+400	0.50	0.00
	5E	K38+400	K39+930	1.53	0.00
	5F	K39+930	K48+490	8.56	0.00
T6: Silvania - Fusagasugá	6A	K48+490	K50+000	1.51	0.00
	6B	K50+000	K57+100	7.10	0.00
T7: Fusagasugá - Chinauta	7A	K57+100	K63+000	0.00	7.50
	7B1	K63+000	K65+000	2.00	0.00
	7B2	K65+000	K72+050	5.64	0.00
	7C	K72+050	K75+350	3.30	0.00
T8: Chinauta - Boquerón	8A	K75+350	K78+400	3.05	0.00
	8B	K78+400	K80+000	1.60	0.00
	8C	K80+000	K82+000	2.00	0.00
	8D	K82+000	K84+290	2.29	0.00
	8E	K84+290	K85+080	0.79	0.79

Trayecto	Sub Trayecto	Ubicación		Seg. Calzada	Rehabilitación
		Inicio	Final		
T9: Boquerón - Melgar	9A1	K85+080	K85+300	0.22	0.00
	9A2	K85+300	K91+700	6.40	5.33
	9B	K91+700	K96+000	4.30	0.00
	9C	K96+000	K101+600	0.00	3.70
	9D	K101+600	K102+200	0.74	0.00
T10: Melgar - El Paso	10	K102+200	K115+000	12.90	0.00
T11: El Paso - San Rafael	11A	K115+000	K115+600	0.60	0.00
	11B	K115+600	K124+636	9.04	0.00
T12: El Paso - Girardot.	12	K11+300	K00+000	0.00	2.45

El alcance físico del contrato comprende 110.94 Km. de construcción de doble calzada, 48.4 Km. de rehabilitación de calzada existente y 11,30 Km. de construcción de ciclo ruta.

### 6.2.1 Verificación trayectos del proyecto:

Trayecto 1: Dentro del recorrido se pudo verificar el avance de algunos compromisos contractuales, de acuerdo al cronograma suministrado por la Vicepresidencia Ejecutiva, así:<sup>8</sup>

- a. Puente peatonal San Mateo: Avance del 75%, fecha pactada para la entrega julio 14 de 2014.
- b. Puente peatonal carrera 7: Avance 70% se izaron vigas, se evidencia abandono en esta obra.
- c. Calzada Transmilenio
  - i. (Reparación de juntas Calzada exclusiva de Transmilenio): Avance 0% - No se ha iniciado esta actividad.
  - ii. Redes de ETB: Se encuentra pendiente suscribir convenio con el Municipio de Soacha para el pago de este traslado. Aunado a ello, también se encuentra pendiente la entrega de la infraestructura de obras civiles a ETB.<sup>9</sup>
  - iii. Pendiente desembolso de deuda al concesionario por la indexación de pagos y saldos; es decir, del otrosí N° 18 se pagó el 80% faltando pagar el valor restante. También falta recibir por parte de la interventoría, la obra ejecutada, una vez se cumplan todos los compromisos constructivos por parte de concesión.
  - iv. Pendiente el reconocimiento de los pagos realizados a la firma interventora, por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura; ello conllevaría a un

<sup>8</sup> La fecha propuesta parte de un compromiso pactado entre la firma concesionaria y la Agencia Nacional de Infraestructura, más no es la fecha contractual, lo anterior debido a que todas estas obras ya se encuentran por fuera de lo estipulado en el contrato.

<sup>9</sup> De concesión a interventoría y de interventoría a ETB.

trámite conciliatorio con Transmilenio para que sea esta empresa la que reconozca estos valores.

- d. Puente peatonal San Humberto: Avance 0%, fecha de entrega mayo 2015. Pendiente de diseños por definición de fase 2 y fase 3 de Transmilenio.
- e. La Intersección San Mateo presenta un avance del 96%, Se dio al servicio el día 21 de enero de 2014, pendiente la construcción de la estructura total del eje 14 y 15.
- f. Es importante mencionar que durante el transcurso de la auditoría la firma interventora soportó numerosas comunicaciones donde se le señalan al concesionario serias deficiencias constructivas durante la ejecución de las intersecciones a desnivel terreros y San mateo, a las cuales el Concesionario no ha dado respuesta.

**Trayecto 2:**

- a. Soacha T de San Miguel: Pendiente remates generales. La entrega de este trayecto está programada para diciembre 12 de 2014.
- b. Las obras de rehabilitación de las calzadas existentes en una longitud aproximada de 4.55 km ya fueron ejecutadas por el Concesionario; sin embargo, ya se presentan varios sectores con daños y fallas en la estructura de pavimento, manifestada en pieles de cocodrilo y fisuramientos longitudinales y transversales.<sup>10</sup>
- c. Se presentan falencias notorias en cumplimiento de tachas reflectivas, señalización horizontal y vertical del trayecto.

**Trayecto 3:**

- a. T de San Miguel – T del Salto: Pendiente remates generales. La entrega de este trayecto está programada para 20 de febrero de 2015.
- b. Cuenta con acta de inicio de 17 de enero de 2014.

**Trayecto 4:**

- a. T del Salto – Alto de la Cruz: Pendiente remates generales. La entrega de este trayecto está programada para 20 de febrero de 2015.
- b. Puente Peatonal Alto de la Cruz: Avance 95% fecha de entrega: 1 de agosto de 2014. Y de acuerdo a la visita aún no ha sido terminado.
- c. Separador central: El separador central en la totalidad del trayecto incumple las especificaciones generales de construcción establecidas en el numeral 4.4.1 del Apéndice 2 del contrato de concesión. Teniendo en cuenta lo anterior, la Interventoría con la comunicación 01-0969-2013 del 20 de febrero de 2013 con radicado ANI 2013-409-006783-2 presentó al Concesionario, a la ANI y a la Fiduciaria de Occidente el Informe por Presunto Incumplimiento por las causales

<sup>10</sup> Esta observación es reiterada por la firma interventora y corroborada por la Oficina

establecidas en el numeral 29.1.8 del Contrato de Concesión GG-040 de 2004. No obstante lo anterior, no se han realizado las correcciones pertinentes.<sup>11</sup>

Trayecto 5:

Alto de la Cruz Silvania:

- d. Pendientes remates subtrayecto 5A – A la fecha de la visita no se había iniciado la construcción de esta actividad.
- e. Pendientes remates subtrayecto 5B - A la fecha de la visita no se había iniciado la construcción de esta actividad. La fecha programada para su entrega es septiembre 19 de 2014.
- f. Pendientes remates subtrayecto 5C - A la fecha de la visita no se había iniciado la construcción de esta actividad. La fecha programada para su entrega es octubre 16 de 2014.
- g. Pendientes remates subtrayecto 5D - A la fecha de la visita no se había iniciado la construcción de esta actividad. La fecha programada para su entrega es octubre 24 de 2014.
- h. Pendientes remates subtrayecto 5E - A la fecha de la visita no se había iniciado la construcción de esta actividad. La fecha programada para su entrega es diciembre 12 de 2014.
- i. Pendientes remates subtrayecto 5F - A la fecha de la visita no se había iniciado la construcción de esta actividad. La fecha programada para su entrega es noviembre 21 de 2014.
- j. Puente peatonal de Sabaneta (5G): La construcción presenta un avance del 95% - La fecha programada para su entrega era el 18 de julio de 2014. Se encuentra pendiente prueba de carga y recibo por parte de la interventoría.
- k. Puente Peatonal Granada (5H): La construcción presenta un avance del 10% - la fecha programada para su culminación es el 3 de noviembre de 2014, en el momento de la visita se evidenció que las actividades constructivas se encuentran suspendidas.
- l. Puente Peatonal San Raimundo (5I): La construcción presenta un avance del 25% - la fecha programada para su culminación es el 3 de noviembre de 2014. Es importante mencionar que para este hito se encuentra pendiente el traslado de redes.
- m. Puente Peatonal Subia (5J): La construcción presenta un avance del 95%; la fecha programada para su culminación era el 18 de julio de 2014. Se encuentra pendiente la prueba de carga y el recibo de la obra por parte de la firma interventora.
- n. Puente Peatonal El Vergel (5K): La construcción presenta un avance del 50%; la fecha estimada para su terminación y entrega es el 15 de septiembre de 2014. De

<sup>11</sup> Observación presentada por la firma interventora y corroborada en sitio por la Oficina de control Interno.

acuerdo a lo observado en la visita se evidenció que la obra se encuentra suspendida, presentando la observación que para este hito se encuentra pendiente el traslado de redes.

- o. Puente Peatonal Azafrán (5L): La construcción presenta un avance del 10%; la fecha programada para su culminación es el 3 de noviembre de 2014. De acuerdo a lo observado en la visita se evidenció que la obra se encuentra suspendida, presentando la observación que para este hito se encuentra pendiente el traslado de redes, al igual que el puente peatonal de El Vergel.
- p. Puente Peatonal Yayatà (5M): La construcción presenta un avance del 40% - la fecha programada para su culminación es el 15 de septiembre de 2014. La gestión constructiva por parte del concesionario en el momento de la visita se encontraba suspendida.
- q. Puente Peatonal Balcones del Bosque (5N): La construcción presenta un avance del 49%; la fecha estimada para su terminación y entrega es el 29 de septiembre de 2014. La gestión constructiva por parte del concesionario en el momento de la visita se encontraba suspendida.
- r. En este punto es preciso mencionar que respecto al bajo rendimiento de obra y /o suspensión constructiva por parte del concesionario, son generados principalmente por la baja disposición de recursos tales como maquinaria, materiales y mano de obra.
- s. Inestabilidad Geológica ubicada en el K44+500: la fecha programada para su culminación era el 4 de agosto de 2014. Básicamente lo observado en la visita consta de una falla en media luna, donde se realizó por parte de la firma concesionaria un muro en suelo reforzado con geotextiles. Esta estructura de acuerdo a lo evidenciado en la visita presenta fallos ocasionando deslizamientos en la pata del talud; esto conlleva a la restricción vehicular en un carril de la doble calzada. Es preciso mencionar que la interventoría en varias comunicaciones ha solicitado al concesionario que se suministren los estudios y diseños de la obra, documentos que no han sido aportados por parte del concesionario. Una de las causas probables de la falla de los muros puede ser la insuficiencia de obras de drenaje en la cara del talud, y que las baterías de drenes construidas, fueron escasas para drenar efectivamente el talud.

Trayecto 7.

- a. No se ha realizado mantenimiento a las carpetas asfálticas y se están interviniendo algunos taludes que deben ser estabilizados.

### 6.2.2 Centro de Control Operacional

La visita realizada por parte de la Oficina de Control Interno, contempló el Centro de Control Operacional (C.C.O.), ubicado en Fusagasugá. Se generó auditoría sobre la función realizada por la firma interventora en cuanto a esta obligación contractual, evidenciando:

- a. El CCO no ha sido recibido por parte de la firma interventora mediante un acta de entrega de infraestructura, que garantice cumplimiento de áreas requeridas y fecha estipulada para su cumplimiento
- b. Dentro de la obligación contractual para los garajes se estipulan 30 m2, según la revisión preliminar efectuada, no se cuenta con ese metraje.
- c. Los 46.41 m2 construidos con la finalidad de prestar el servicio de baño para hombres, son utilizados como bodega de almacenaje.
- d. Se estipulan 2 teléfonos públicos los cuales no se encuentran instalados.
- e. Para el cumplimiento contractual del área destinada para la enfermería faltan 3.2 m2. Sin embargo llama la atención que la función de servicio al usuario no se presta, lo anterior debido a que no se ha puesto en ejercicio propio de su necesidad.

### 6.2.3 Túnel Guillermo León Valencia

Las características generales asociadas a este túnel son:

- Portal Melgar ubicado en el K89+545
- Intersección túnel de servicio (ventana) ubicado en el K88+140, y
- Portal Boquerón ubicado en el K85+578

El túnel Guillermo León Valencia tiene una longitud de 3967 metros; perpendicular a este, aproximadamente en su parte media, se excavó un segundo túnel llamado "ventana" que sirve como túnel de servicio o emergencia durante la etapa de operación, ya que se puede acceder de forma rápida a su parte media. En el portal de este túnel de servicio se construyó el edificio de control, donde se cuentan con equipos de verificación de servicio del túnel<sup>12</sup>.

Dentro de la visita se verificó la puesta en servicio de la ventana del citado túnel; cabe anotar que una auditoría de antaño realizada por esta oficina en el 2010, observó que esta presentaba un deslizamiento que obstruyó por completo la ventana. Entonces se consideraron como causas probables del movimiento las siguientes:

1. La alta pluviosidad que se estaba registrando en la zona, saturando los materiales de los taludes y provocando un incremento de su peso específico, alterando su equilibrio e induciendo el deslizamiento.
2. El mal estado de la superficie revestida con concreto lanzado, lo cual permitió el paso del agua entre la cara del talud y la superficie revestida.

<sup>12</sup> Verificar registro fotográfico.

En esta oportunidad en la que ya se pudo ingresar al túnel por la ventana, se evidenció la instalación y puesta en marcha del sistema de ventilación, sistema de extinción contra incendios, y equipos eléctricos y de control.

Se pudo comprobar una situación atípica en el revestimiento definitivo; en primera instancia, es preciso indicar que esta actividad se realiza una vez terminada la excavación y la construcción del sostenimiento del túnel mediante arcos, donde posteriormente se ejecuta la impermeabilización, el drenaje y el revestimiento; para ello, es preciso verificar las secciones finales construidas para su cubicación. Dentro de la visita se encontró que la parte superior del túnel presenta una manta que no cumple con las características técnicas de terminado y acabado del túnel.

#### 6.2.4 Curva denominada el Cortijo

En este punto, la firma concesionaria realizó una corrección de la curva existente, mejorando la geometría del trazado y disminuyendo, de esta forma, la accidentalidad. En desarrollo de la inspección se pudo observar que donde se encuentra ubicada la curva se implementó, para el manejo de tráfico y el ingreso de las fincas adyacentes, una barrera plástica ubicada en el carril derecho de la vía, barrera que no cuenta con flechas reflectivas y se encuentra en mal estado. Esta situación no garantiza la delimitación efectiva de los bordes de carril/calzada en condiciones de baja iluminación, y es claro que genera una canalización incorrecta, sin transición adecuada.

#### 6.2.5 Puentes Peatonales

Como ya se señaló en el punto 6.2.1 del presente informe, la firma concesionaria tiene pendiente la entrega de los estudios, diseños y de la infraestructura de varios puentes peatonales de acuerdo a su obligación contractual.

Es necesario precisar que dentro de la auditoría, la firma interventora soportó varios requerimientos para que el concesionario hiciera entrega de los diseños, documentos que no han sido aportados en su totalidad por el concesionario; esto denota que las obras realizadas por el concesionario no cuentan con la aprobación de la Interventoría.

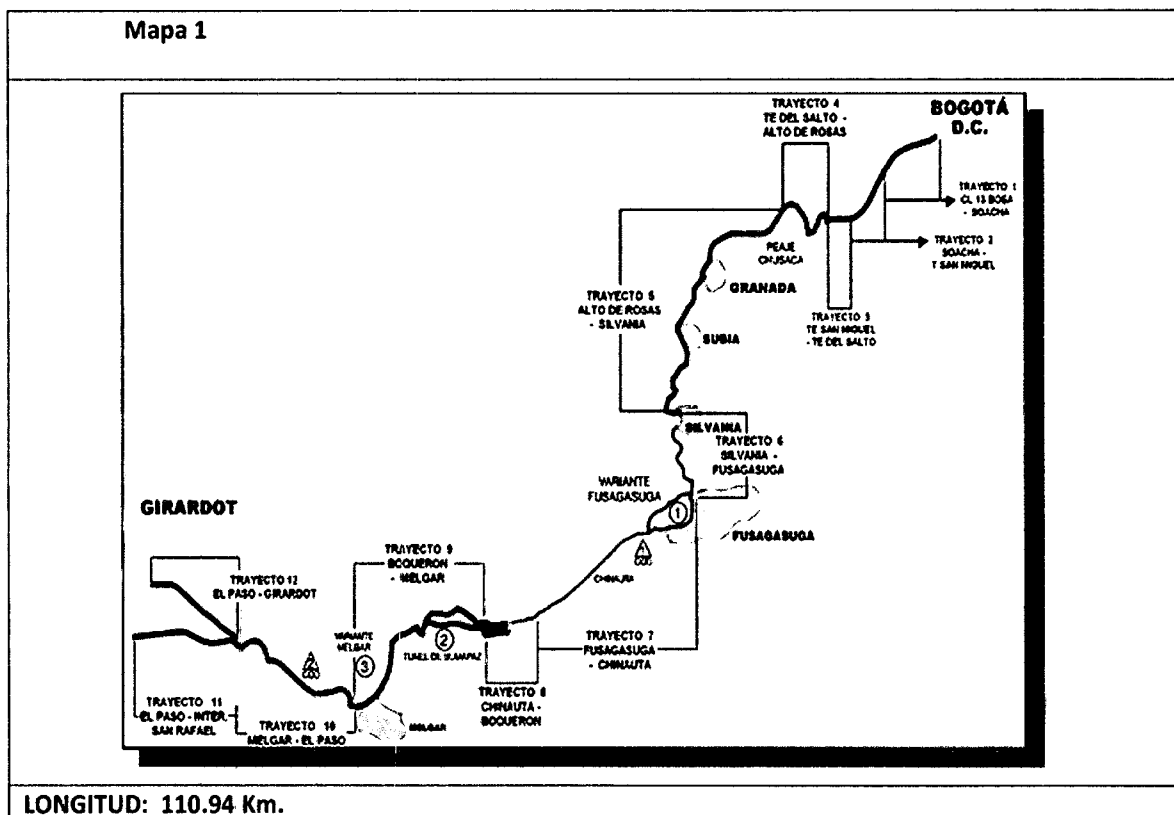
En este sentido es acertado delimitar sus obligaciones a la luz del contrato de concesión, el cual indica claramente que:

*Cláusula 34.1 del Contrato de Concesión No. GG-040-2004, por no cumplir con la entrega de sus propios estudios y diseños de detalle para las obras de construcción de los puentes peatonales incluidos en el otrosí No. 8, por lo cual se dan las condiciones para que la Agencia aplique la cláusula 29, numeral 29.1.10 del contrato GG 040 de 2004: "Por no entregar los diseños de las **Obras de Construcción y Rehabilitación**, de las **Obras Alternativas** –en caso de que el Concesionario ejerza la opción señalada en la CLAUSULA*



3 – y de la ciclo ruta en el **Trayecto 2**, en el **Trayecto 3**, en el **Trayecto 6**, en el **Trayecto 7** y en el **Trayecto 10**, o no entregar los cronogramas de obra al **Interventor** dentro de los plazos establecidos en las **CLAUSULA 8 Y CLAUSULA 34** del presente **Contrato**, se causará una disminución en la remuneración del **Concesionario** equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada **Día Calendario** transcurrido a partir de la fecha prevista para el cumplimiento de esta obligación, previo requerimiento del **Interventor** y hasta la fecha en que el **Concesionario** cumpla efectivamente su obligación. Si pasaren más de treinta (30) **Días Calendario**, sin que el **Concesionario** haya cumplido con esta obligación, el **INCO** podrá declarar la caducidad del **Contrato**, de conformidad con la **CLAUSULA 54**.<sup>13</sup>

Ilustración 1. Mapa General del Proyecto



### 6.2.6 Verificación operacional

En marco de la visita realizada por la Oficina de Control Interno se cotejó el seguimiento del interventor al reglamento de operación en lo que respecta a los servicios que debe prestar el

<sup>13</sup> El concesionario debió entregar los estudios y diseños a partir del 1 de septiembre de los puentes peatonales que está ejecutando sobre el corredor vial.

concesionario; estos se clasifican como servicios propios de la concesión y como servicios de atención a los usuarios.

A continuación se detallan los citados servicios:

**Tabla 11 – Relación de servicios**

Servicios Propios	Servicios de Atención a los Usuarios
Mantenimiento de la vía	Remoción de vehículos averiados
Operación y seguimiento del tránsito	Remoción de víctimas de accidentes
Control del peso de vehículos de carga	Servicios sanitarios
Operación de los puestos de cobro de peaje	Primeros auxilios a personas
Vigilancia de las instalaciones	Primeros auxilios a vehículos
Comunicaciones con el Centro de Control Operacional	Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos
	Servicios de venta de alimentos

Una vez verificados los controles efectuados a la verificación de la parte operativa del concesionario, la Oficina de Control Interno recomienda se implementen los siguientes cuadros de control que deben ser incluidos dentro del informe mensual.

Se presenta formato resumen de los elementos y equipos que deben ser revisados durante la inspección:

**Tabla 12 – Equipos Policía de Carreteras**

Equipos	Compromiso contractual	Equipos encontrados en operación			Total equipos encontrados
		RUTA X	RUTA X	RUTA X	
Vehículos (Cilindraje superior a 1300 c.c )					
Motocicletas ( Cilindraje mínimo de 650 c.c )					
Equipos de radiocomunicación para vehículos					
Alcoholímetro					
Vallas					
Conos señalización					
Chalecos reflectivos					
Linternas con caperuza					
Altos parlantes					
Caja herramientas					
Radars de velocidad					

y periféricos de vía, conjuntamente con la firma interventora. A continuación se presentan los puntos de verificación efectuada con los controles presentados para un adecuado seguimiento:

1. Estado general de luminarias de techo y de vía.
2. Semáforos de techo marquesina, estado general, disposición y funcionamiento.
3. Semáforos de vía, estado general, disposición y funcionamiento.
4. Estado general de Tarifarios.
5. Funcionamiento barreras de paso.
6. Funcionamiento y estado general de cámaras de detección.
7. Funcionamiento y estado general de planta eléctrica.
8. Disposición y funcionamiento de computadores.
9. Sistema de control de tráfico.
10. Control de recambio.
11. Control de consignaciones internas.
12. Control de boletería.
13. Control de arqueos.
14. Revisión de discrepancias y videos.

Sugerimos que conviene reforzar al interior de la firma interventora, el seguimiento al funcionamiento de sensores de contacto (peanas), a la transferencia automática, al estado general y al funcionamiento de planta y UPS.

Para la verificación y registro del recaudo se comprobó como la Interventoría realiza de forma correcta el manejo en los respectivos libros<sup>14</sup>, y también que cuenta con procesos de control idóneos para ese fin. Como resultado de lo anterior se pudo constatar:

- Las cámaras instaladas por la concesionaria e interventoría en el peaje vienen funcionando normalmente.
- Se realizó arqueo en este peaje obteniendo un resultado satisfactorio.
- Se comprobó deterioro en las lozas de acceso de los carriles a las estaciones de peaje, y en algunos casos falta de mantenimiento general de las casetas de recaudo. Se debe requerir al concesionario que adopte medidas definitivas que garanticen el adecuado cumplimiento contractual en instalaciones físicas y periféricos de vía.

### **6.3 Consideraciones principales de la auditoría**

La auditoría al proyecto Bosa Granada Girardot, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

<sup>14</sup> Ver anexo

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

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

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

#### **6.5 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor**

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

#### **6.6 Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO - SIANI**

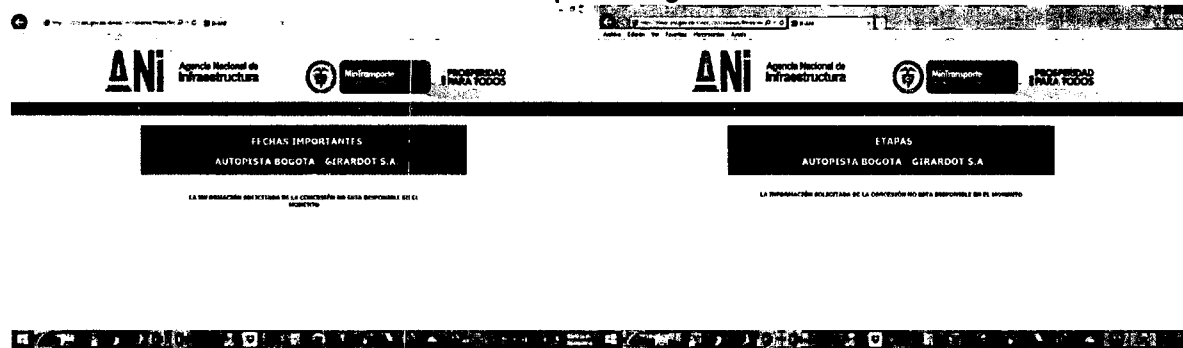
El INCO contaba con un sistema de información en virtud del cual se permitía administrar, gestionar y consultar la información de la operación de las concesiones en los tres modos: Carretero, Férreo y Portuario. Este sistema informativo cubría desde la definición de políticas en materia de reportar, recopilar, procesar información, hasta la elaboración de informes de gestión.

No obstante lo anterior, la gerencia de sistemas decidió cerrar su ciclo de existencia, para adentrarse en la conformación de un sistema de información nuevo para la ANI, el cual apenas atraviesa la fase piloto.

A nuestro juicio, el SIINCO debería ser un instrumento de consulta histórica hasta la fecha que se hizo dejación de la actualización y utilización.

Hoy por hoy, no contamos con un sistema e información que contenga las variables que tenía SIINCO, lo cual se demuestra en el caso en concreto con la siguiente impresión digital:

Ilustración 2. Impresión Digital SIANI



### 6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.17, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en octubre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental

Tabla 17 – Relación de Observaciones y su avance

H	DESCRIPCION	OBSERVACIONES	%
1	La interventoría, en virtud de su naturaleza de vigilancia y control del contrato de concesión, deberá coordinar las actividades de cumplimiento del Plan de Mejoramiento vigente para levantar los hallazgos evidenciados por la Contraloría General de la República.	Es necesario precisar que el plan de mejoramiento se encuentra en ejecución, por tal motivo no se puede dar conformidad a la observación hasta que los hallazgos sean dados conformes. Sin embargo es preciso mencionar que la firma interventora mediante comunicaciones: 01-6283-2013 Rad ANI 2013-409-039829-2 del 02 de octubre de 2013, 01-7503-2013 Rad ANI 2013-409-045989-2 del 13 de noviembre de 2013, 01-8992-2013 Rad ANI 2013-409-053024-2 del 24 de diciembre de 2013, y los requerimientos realizados a CABG,	65%

		además con oficio 01-6653-2014 Rad ANI 2014-409-029982-2 del 27 de Junio de 2014 se presentó el informe de Interventoría respecto al plan de mejoramiento de auditorías en el año 2014 .	
<b>2</b>	La interventoría deberá elaborar de manera urgente una página Web, cumpliendo con un requisito contractual de significativa importancia para la ANI debido a que es ni más ni menos una herramienta de información y de comunicación para la ciudadanía; dicha página de la interventoría del proyecto, deberá presentar diferentes niveles de información sobre datos importantes del proyecto (Pliegos, propuesta, diseños, etc.), informes de toda índole y correspondencia entre la ANI, Concesionario y la Interventoría.	<p>Durante la visita se pudo evidenciar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se generó clave y usuario para el supervisor de la ANI,</li> <li>2. Se cuenta con los documentos contractuales en la página WEB.</li> <li>3. No se tiene usuario y clave para el supervisor.</li> </ol> <p>No se tiene video en tiempo real situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto, tales como: accidentes con pérdidas humanas, desastres naturales, derrumbes de gran proporción etc.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Mediante oficio N°20144090392612 de agosto 15 de 2014 se remitieron todos los videos del proyecto</li> </ol>	<b>50%</b>
<b>3</b>	La interventoría debe hacer las gestiones pertinentes para poseer los detalles en plano de los diseños definitivos del concesionario, con el fin de realizar un correcto seguimiento constructivo de todos los componentes de la vía.	Aunque no se tiene planoteca se manejan los planos en medio digital Pendiente los diseños de la curva del cortijo, se solicitó mediante oficio N° 20134090054002 de feb de 2013 y 20134090250442 de junio 28 de 2013, se solicita estudios de estabilidad y estabilización de las zonas inestables del corredor concesionado	<b>50%</b>
<b>4</b>	La interventoría debe presentar lo más pronto posible el Plan de Acción de Auditorías de Seguridad Vial, teniendo en cuenta que la vía concesionada es uno de los tramos con mayor accidentalidad en nuestro país, se hace necesario tener un seguimiento estricto sobre las condiciones de seguridad vial, con el objeto de prevenir al máximo la ocurrencia de nuevos accidentes en la zona del proyecto.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mediante comunicación 01-1200-2014 con Rad ANI 2014-409-005966-2 del 10 de febrero de 2014, la Interventoría hizo entrega del Plan de Acción.</li> <li>2. Se encuentra pendiente la aprobación del plan por parte de la ANI.</li> <li>3. De acuerdo a las obligaciones contractuales el primer informe presenta más de un año de incumplimiento en su presentación</li> <li>4. El informe de seguridad vial básicamente indica numerosas falencias, en señalización temporal de obra.</li> </ol>	<b>50%</b>

<p><b>5</b></p>	<p>La interventoría debe implementar procedimientos de control sobre la señalización de obra que instala el concesionario, toda vez que durante la ejecución de obras, ya sea de construcción o mantenimiento, la operatividad de la vía se ve drásticamente reducida y las situaciones de peligro se incrementan por la interacción con maquinaria de construcción y obreros.</p>	<p>La interventoría soporto requerimientos efectuados a la concesión, buscando el cumplimiento del manual de señalización del INVIAS: -01-5485-2013 04/09/2013 Deficiencias en señalización de frentes de obra Rad No. 2013-409-035189-2 -01-6892-2013 24/10/2013 Observaciones PMT puente peatonal Subía Rad No. 2013-409-043041-2 -01-7841-2013 22/11/2013 Observaciones PMT puente peatonal El Salero Rad No. 2013-409-047656-2-01-7842-2013 22/11/2013 Respuesta oficio CABG-IN-0815-13-13 - Plan de manejo trafico izaje viga puente peatonal Alto de la Cruz. Rad No. 2013-409-047658-2-01-7845-2013 22/11/2013 Se anexó oficio de Implementación del PMT de San Jose Radicado ANI 20144090368892 de agosto 8 de 2014. Según lo observado en la visita las falencias son notorias, esto denota que las acciones realizadas no son efectivas.</p>	<p><b>65%</b></p>
<p><b>6</b></p>	<p>Es imperativo que la interventoría efectúe la verificación de los materiales de construcción con los cuales se construye el proyecto, mediante la realización de ensayos de laboratorio para agregados, cementos, concretos y aceros a fin de garantizar que los elementos.</p>	<p>1. No se han efectuado ensayos por parte de la interventoría. 2. Mediante oficio N° 20144090343662 de 21 de julio de 2014, se hace referencia a la memoria técnica N°1 trayecto 1, donde genera una observación a la revisión de los ensayos realizados por el concesionario, allí se indica que estos resultados no fueron validados por parte del responsable y que por tal motivo no son avalados por parte de la interventoría, hasta que no se cumplan con los requisitos que permitan garantizar la calidad de los mismos. También se informa que esta observación es recurrente. Lo anterior al cumplimiento a lo establecido con el apéndice N° 2 numeral 3.1 el CABG. esto</p>	<p><b>75%</b></p>

		ocasionaría una disminución según se estipula en el numeral 29.1.8 cuando se incumplan especificaciones generales de construcción	
<b>7</b>	En la medida de lo posible, la interventoría debe procurar por la obtención del modelo financiero con el cual se desarrolla el contrato de concesión, esto con el fin de vigilar la inversión de recursos por parte del concesionario.	En la visita se soportaron los siguientes documentos: 1. Actualización modelo Adicional No. 1 2. OPEX obras Otrosí 8 y Otrosí 23. 3. Proyección del Ingreso Esperado. 4. Desplazamiento de cronograma contrato básico y otrosí 8	<b>80%</b>
<b>8</b>	El interventor deberá implementar de manera inmediata controles para verificar que los dineros con los cuales opera el concesionario no provengan de LA/FT/CO, dado que es una disposición contenida en el artículo 23 de la Ley 1508 de 2012.	Se incluyó a partir del mes de marzo de 2014, en el informe financiero mensual el siguiente párrafo: De acuerdo a la certificación remitida por Fiduoccidente FOCC-CLAFT-2014004 Radicado Interventoría 2512 del 11 de marzo de 2014, la Fiduciaria ha adoptado e implementado el Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (SARLAFT), de acuerdo a las exigencias de las normas y procedimientos establecidos por la ley y los organismos de control. Dichas políticas, normas y procedimientos de control del sistema se encuentran en el Manual del SARLAFT.	<b>80%</b>
<b>9</b>	El interventor debe implementar la conexión remota de sus videocámaras con la ANI, las cuales permitan visualizar claramente la categoría de cada vehículo en cada carril de las estaciones de peaje, con el fin de verificar los datos de tráfico reportados por el concesionario.	La Interventoría se encuentra en proceso de actualización de su plataforma tecnológica, se instalaron cámaras nuevas, falta conectarlas a la red del concesionario.	<b>60%</b>
<b>10</b>	En cada uno de los informes mensuales de interventoría, y para todos los componentes del contrato se deberá realizar una programación de actividades a desarrollar durante el mes siguiente. Esto con el fin de evidenciar las actividades vigilancia, verificación y seguimiento que realizará la interventoría sobre el concesionario.	Se han presentado dos cronogramas: 1. Oficio N° 2014-409-034542-2 de julio de 2014. 2. Oficio N° 2044090390092 de agosto de 2014. Este hallazgo se encuentra en ejecución.	<b>75%</b>
<b>11</b>	La interventoría deberá tener un seguimiento más efectivo sobre el componente ambiental del contrato de concesión.	Se presenta radicados de seguimiento ambiental, este hallazgo se encuentra en ejecución.	<b>75%</b>



12	Es necesario que la interventoría diseñe e implemente procedimientos para verificar todo lo consignado en las fichas prediales.	Se evidenció verificación de expedientes prediales efectuada por personal Jurídico y técnico, con verificación en campo del área requerida y los insumos que componen la ficha predial, esto mediante topografía. La verificación se realiza mediante un formato único en el cual se estipulan las observaciones encontradas así como las características de la gestión predial. En términos generales se mejoró en la revisión de predios mediante el formato de expediente predial donde se incluye la ficha	100%
13	El interventor deberá diseñar e implementar las correcciones que deban realizarse con el fin de unificar la información del inicio y finalización de los diferentes trayectos de la concesión.	Se cuenta con un cuadro de unificación de información del inicio y finalización de los diferentes trayectos. Se mantiene abscisado el otrosí 22, se está atado a las longitudes del citado otrosí.	100%

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

Se realizó por parte de los auditores de la OCI un análisis estadístico pormenorizado de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Interventoría Concesiones 2012, comparando los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de octubre de 2013 y agosto de 2014. Para realizar un análisis comparativo objetivo y con capacidad de análisis, 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 del presente año.

La conclusión analítica realizada por la auditoría, refleja un hecho de alta importancia para la Entidad, y corresponde a los beneficios innegables de la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones.

En particular, como se aprecia en la tabla resumen N°19, la segunda evaluación efectuada a la Interventoría Consorcio Interventoría Concesiones 2012 tuvo una calificación global de 63.90 sobre 100, resultado de la evaluación integral de los ocho (8) componentes que se evaluaron en el mes de agosto de 2014.

En primera instancia es necesario presentar la primera evaluación efectuada en el cuarto trimestre de la vigencia 2013:

**Tabla 18. Resultados de calificación MED de octubre de 2013**

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		<b>Calificación desempeño de Interventoría</b>				
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa			59,27		
02	Gestión Técnica			51,70		
03	Gestión Financiera			59,25		
04	Gestión Jurídica				62,17	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				60,73	
06	Gestión Ambiental			55,14		
07	Gestión Social				68,42	
08	Gestión Predial			47,58		
<b>Promedio General =</b>		<b>58,03</b>				

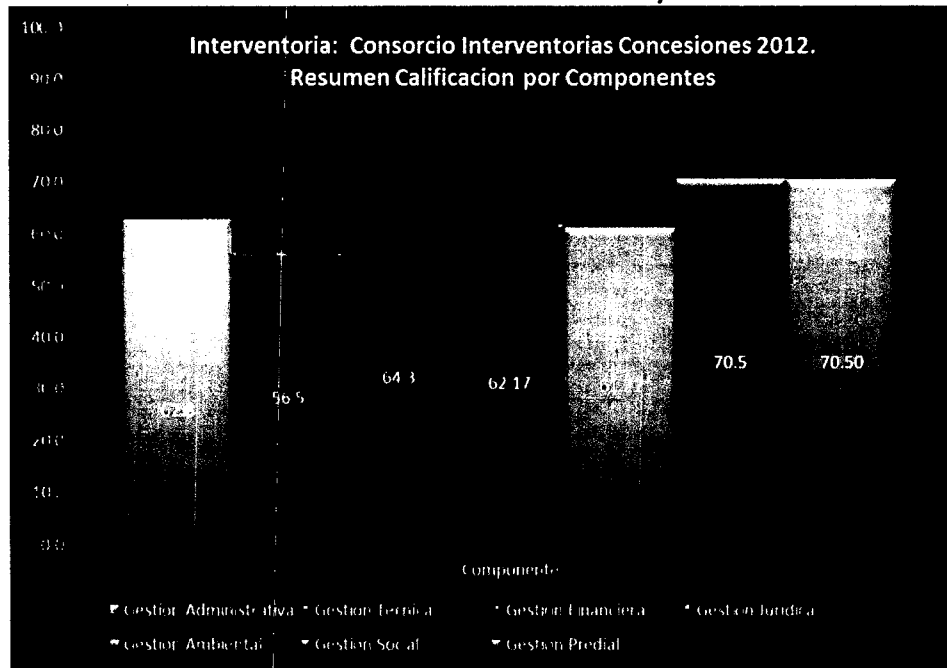
La segunda medición se realizó los días 27, 28 y 29 de agosto de 2014, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

**Tabla 19. Resultados de calificación MED de agosto de 2014**

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		<b>Calificación desempeño de Interventoría</b>				
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				62,85	
02	Gestión Técnica			56,50		
03	Gestión Financiera				64,25	
04	Gestión Jurídica				62,17	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				63,23	
06	Gestión Ambiental				61,21	
07	Gestión Social				70,50	
08	Gestión Predial				70,50	
<b>Promedio General =</b>		<b>63.90</b>				

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, con el fin de que se constituya en una herramienta útil para la organización de la Interventoría y de esta manera complementar y robustecer las estrategias de desempeño de sus funciones.

**Ilustración 3. Gráfico de evaluación mayo 2014**



Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la visita de auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.18 y 19, 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, así como la verificación documental.

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

Es relevante 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).

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento

puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico [ileon@ani.gov.co](mailto:ileon@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 7.1 Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría

Como se indicó en el ítem anterior del presente informe, esta visita se realizó durante los días 27, 28 y 29 de agosto de 2014; todo el equipo de la Interventoría dio a conocer el proyecto, donde se expusieron los controles aplicados por parte de la firma interventora para garantizar a la Agencia que se lleva una adecuada fiscalización a las obligaciones a cargo del concesionario.

Se examinó in situ, y por concepto de auditoría, una verificación de forma aleatoria y selectiva, al propio seguimiento realizado por la firma interventora al estado del pavimento, fisuras, socavaciones, en la sección transversal, áreas de servicio, estaciones de peaje, pesaje, y algunos vehículos propios de la operación como son carrotaller y ambulancia; y otros parámetros que son fundamentales en el adecuado recaudo de los peajes y se ve reflejado en la garantía financiera del proyecto.

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

1. Administrativo: Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Social: Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. Técnica: El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.

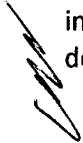
4. Financiero: La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. Jurídico: Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. Aforo y recaudo: En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. Ambiental: El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. Predial: Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

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

A continuación, se desglosa por componente evaluado el desempeño de la interventoría consorcio interventoría concesiones 2012, para la auditoría realizada en el mes de agosto de 2014, así:

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

##### ***Calificación obtenida: 62.85***

 Durante la auditoría se confirmó que el sistema de gestión de calidad cuenta con procedimientos y formatos propios para un favorable seguimiento, aplicables a cada uno de los componentes que intervienen dentro del citado contrato de concesión. No obstante, se deja constancia que en desarrollo de la inspección se identificaron algunos formatos pendientes de codificación.

Otro aspecto a resaltar fue el desempeño mostrado por la interventoría en el manejo de las comunicaciones internas, externas, relación de conceptos emitidos y demás documentos asociados al proyecto, denotando un buen funcionamiento en el sistema documental. Este ítem de verificación es primordial dentro de cualquier evaluación, ya que dichos documentos son el resultado del trabajo de control e inspección de cada una de las áreas.

Como parte de las labores de la auditoría programadas, capítulo substancial del presente informe, se realizó verificación al personal con que actualmente cuenta la Interventoría para el desarrollo de su contrato en el proyecto carretero Bosa Granada Girardot. Para el efecto, se consideraron en primera instancia los requisitos contractuales definidos en lo que respecta a profesionales y personal técnico que como mínimo debe vincular el Consorcio Interventoría Concesiones 2012. Como producto de la revisión efectuada no se encontró ninguna novedad sustancial dentro del personal aprobado por parte de la Agencia.

A continuación se relacionan los profesionales asociados a la firma interventora que cuentan con oficio de aprobación por parte de la Agencia:

**Tabla 20. Dedicación de personal aprobado a la interventoría en 2012**

Nombre	Cargo	Oficio Aprobación ANI
Víctor Hugo Macea	Director de Proyecto	20123050050063 oct 2012
Euclides Bello Vega	Subdirector Técnico	20123050050063 oct 2012
Ana Maria Quintero	Subdirector Financiero	20123050050063 oct 2012
David Leandro Upegui	Residente Técnico 1	20123050050063 oct 2012
Wilson Javier Pinzón	Residente Técnico 2	20123050050063 oct 2012
Gerson Prado Amaya	Ingeniero Residente Operativo	20123050050063 oct 2012
Javier Caballero Martinez	Ingeniero residente ambiental	20123050050063 oct 2012
German Juyar Mora	Ingeniero residente intersecciones a desnivel	20123050050063 oct 2012
John Díaz Polonia	Ingeniero residente de redes	20123050050063 oct 2012
Jaime Perez torres	Arquitecto residente	20123050050063 oct 2012
Mauricio Sanchez	Ingeniero residente de puentes	20123050050063 oct 2012
Janeth Alexandra Avellaneda	Profesional Socio-predial	20123050050063 oct 2012
Nelson Raúl Rojas	Ingeniero Civil, catastral	20123050050063 oct 2012
Angela Yasmyth Arroyave	Abogada gestión predial	20123050050063 oct 2012
Aníbal Benítez Barreto	Especialista pavimentos	20123050050063 oct 2012
Julio Merchán Rodriguez	Especialista estructuras	20123050050063 oct 2012
Guillermo Pabon Gutierrez	Especialistas túneles	20123050050063 oct 2012
Aníbal Benítez Barreto	Especialista en geotecnia	20123050050063 oct 2012
Fabián Cerón Muñoz	Especialista en hidráulica	20123050050063 oct 2012
Sonia Patricia Ramirez Gaitán	Especialista en derecho administrativo	20123050050063 oct 2012

Como parte de las labores programadas de la Auditoría, se realizó revisión por parte del Auditor al personal mínimo dispuesto en la sección 3.02 del capítulo III de la minuta del contrato y aprobado por parte de la Vicepresidencia de Estructuración y Adjudicación, y con que actualmente cuenta la Interventoría dentro del desarrollo de su contrato en el proyecto carretero Bosa Granada Girardot.

A continuación se relacionan los cambios efectuados en el personal mínimo por parte de la firma interventora:

- ▲ El Subdirector técnico, el Ing. Euclides Bello Vega fue reemplazado por el Ing. Hugo Hernán Garzon y posterior a ello por Ing. Jose Gabriel Jimenez. Dicha sustitución fue aprobada por la Agencia Nacional de Infraestructura mediante oficio N° 20145000123951 de julio de 2014.
- ▲ El Ingeniero residente de puentes peatonales, el Ing. Mauricio Sanchez Guillen fue remplazado por la Ing. Astrid Gaona. Dicha sustitución fue aprobada por la Agencia Nacional de Infraestructura mediante oficio N° 20145000123951 de julio de 2014.
- ▲ El Ingeniero residente operativo, el Ing. Gerson Prado, fue sustituido por el Ing. Gustavo Adolfo Peña, dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante oficio radicado ANI Numero: 20144090393462 de agosto 15 de 2014, dicha modificación aún se encuentra pendiente de aprobación.
- ▲ Una vez revisadas todas las afiliaciones y pagos al sistema de seguridad social de cada uno de los integrantes de la firma interventora no se soportó pago de la especialista en derechos administrativo y gestión contractual la Dra. Sonia Patricia Ramirez Gaitán.

En cuanto a la idoneidad del personal, la firma consorciada cuenta con empleados competentes para el manejo de los temas propios de su labor como garante ante el Estado de un contrato de concesión; no obstante se hace la salvedad que es necesario reforzar para la próxima estructuración de interventorías el porcentaje mínimo de dedicación, pues se evidenció que en algunos profesionales es muy poco en concordancia con la labor a realizar.

Dentro de la auditoría se revisaron los equipos entregados por parte de la firma interventora a la supervisión del contrato, corroborando la entrega de:

1. Cámara Olympus TG-310.
2. Portátil Samsung UL 530u4b-S01.
3. Celular Galaxy Ace modelo 5830, con plan corporativo ilimitado abierto con 1350 minutos.
4. Desktop HP Compaq pro 4300.

De acuerdo a las obligaciones contractuales quedó pendiente el scanner, el cual debe ser suministrado a la entidad lo antes posible.

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

- ▲ Página web de la interventoría: En cumplimiento del Anexo 4 del Pliego de Condiciones, la interventoría deberá implementar una conexión de video en tiempo real de los principales

frentes de obra y de la operación de cada una de las básculas, obligación que no fue acatada en su totalidad por la firma interventora.

- ▲ No se realizan espacios idóneos de capacitación a todo nivel de los profesionales de la interventoría hacia el fortaleciendo el seguimiento y control del contrato de concesión, en la totalidad de las áreas: ambiental, técnica, administrativa, jurídica.
- ▲ No se lleva una matriz o metodología para identificar periódicamente los riesgos del desarrollo del contrato de concesión y de Interventoría, evaluando cada uno de sus procesos, para de esta forma evidenciar la ocurrencia de cada uno de ellos y la estrategia de mitigación a desplegar para atenuar su ocurrencia.
- ▲ No se presentan las mediciones contractuales dentro de los términos estipulados, así como el seguimiento a las calibraciones contractuales a las que se está obligado por parte del concesionario como lo son los alcosensores y equipamiento de la polca, básculas de calibración y otros equipos empleados por el concesionario dentro de sus frentes de obra.
- ▲ No se realiza un adecuado registro de la verificación efectuada a las instalaciones de recaudo y de pesaje, no se evalúan periódicamente los riesgos asociados en el sistema de información existente en los peajes con acciones de mitigación a las cuales se le realiza un plan de mejoramiento interno, el cual es evaluado por los auditores, permitiendo al concesionario mejorar o corregir las debilidades de control que se detecten y para incrementar las condiciones de calidad, confiabilidad y seguridad del sistema de información de peajes.
- ▲ Continuar e insistir con las acciones soportadas por escrito hacia el concesionario, sobre el caso de la terminación de los tramos en las fechas contractuales previstas y vigentes hasta el momento. Igualmente se tiene que documentar e insistir bajo éste medio las estrategias constructivas que el concesionario debe adoptar de manera inmediata para efectos de recuperar los atrasos evaluados por la Interventoría. Es fundamental para la entidad la retroalimentación permanente de éste sensible punto dentro de la ejecución del contrato de concesión.

### 7.1.2 Desempeño del componente técnico

#### **Calificación obtenida: 56.50**

Dentro de este componente se comprobó el seguimiento de la firma interventora a las actividades de mantenimiento rutinario, verificación a peajes, pesajes, aplicación de procesos, actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y reconocimiento de algunos procedimientos, e intervenciones realizadas por el concesionario.

En el marco del seguimiento y teniendo en cuenta que se auditó en esta visita el peaje de Chinauta, se examinaron las observaciones plasmadas en el informe mensual correspondiente a julio de 2014,



donde se incluyeron varias observaciones de infraestructura. Es justo resaltar que durante la visita se detectó que dichas observaciones aún permanecen, por tal motivo se debe conminar al concesionario a que realice los ajustes oportunamente en virtud de las observaciones desplegadas en los informes.

En la parte operativa se auditaron los equipos del concesionario, como son ambulancias y equipos de inspección; especificando ubicación, registro fotográfico de cada uno de ellos e identificando el número de servicios solicitados versus servicios prestados. Dentro de las conclusiones del presente informe se señalan algunas recomendaciones para ser incluidas en los formatos de verificación de equipos.

Dentro de la auditoría se evidenció el no funcionamiento del SOS auditado; aunado a ello, se advirtió la falta de instalación de emblemas. Es necesario que se revisen por parte de la firma interventora la disposición y correcto funcionamiento de los 62 hitos contractuales a lo largo del corredor concesionado, tal como se indica en el Contrato de Concesión GG 040 de 2004 en el aparte de especificaciones técnicas de operación y mantenimiento referenciadas en el apéndice 3, capítulo 1, numeral 3.

Como ya se señaló en el ítem 6.2.1 del presente informe, se tiene pendiente para la entrega por parte del concesionario de varios puentes peatonales, para ello es importante la verificación por parte de la interventoría de la capacidad portante del mismo. Para lo anterior se requiere la ejecución de una prueba de carga sobre la infraestructura, siendo de vital importancia tener en cuenta:

- ▲ Descripción de los equipos utilizados para la medición y calibración.
- ▲ Descripción de los sistemas que se emplearan para la carga.
- ▲ Mediante lista de chequeo verificar el estado previo a la carga y registro de los valores obtenidos.
- ▲ Documentación fotográfica y comparación de valores de medición.

Dentro de los parámetros contractuales de medición se encuentra la presentación del informe de medición de índice de estado y de reflectividad referidos en el capítulo 3 ítem (a) - área técnica, del anexo técnico N°4, cuya periodicidad de presentación es cada seis y cuatro meses respectivamente. En virtud a la evaluación efectuada estas mediciones no se vienen cumpliendo con la frecuencia contractual:

**Tabla 21. Presentación mediciones contractuales**

No	Tema	Rad No.	Fecha
1	Informe de Medición de Índice de estado	2014-409-039151-2	13/08/2014
2	Informe de Retroreflectividad	2014-409-034625-2	18/07/2014
3	Medición de Índice de Estado	2014-409-006681-2	13/02/2014
4	Informe de Retroreflectividad	2014-409-003752-2	27/01/2014

Durante del recorrido se hallaron situaciones generales que son susceptibles de revisión y/o mejora, tales como:

- ▲ Se debe documentar adecuadamente el recibo del CCO, mediante acta donde se incluyan los resultados de la verificación de teléfonos públicos, zona de alimentación, sanitarios, puestos de parqueo, oficina de policía de carreteras, oficina de administración, enfermería dotada, zona de recibo y circulaciones. Asimismo especificar estado del sistema de comunicación en las estaciones de pesaje, peaje, puntos de operación, personal de mantenimiento, ambulancias, grúas postes SOS y el estado de actualización tecnológica.
- ▲ Accidentalidad: los reportes de accidentalidad se encuentran basados en el informe de concesionario, se debe propender por realizar comparación con los registros generados con la policía de carreteras. Es importante anotar que según los indicadores, la accidentalidad presentada en el corredor vial no revela una disminución ostensible, siendo el tramo 5 el que presenta mayor accidentalidad, siendo recurrente caídas de moto y choque simple.

Para las concesiones que se encuentran en operación, como el caso que nos ocupa, conviene enfocar el servicio a la verificación de los ítems propios de esta etapa, realizando un énfasis especial en el registro de las condiciones de mantenimiento rutinario. Para ello, esta oficina recomienda la implementación dentro del informe de la siguiente matriz:

**Tabla 22. Formato de verificación mantenimiento**

Cercas Tramo X		TOTAL	MAYO	ACUMULADO		
TOTALES AUSCULTACIÓN		TOTAL	MAYO	ACUMULADO		
Presencia de pasto o vegetación	Rozar y limpiar (ml)		0%	0%		
Elemento desplomado y/o desalineado	Plomar, alinear y asegurar adecuadamente (un)		0%	0%		
Elemento roto	Restituir postes (un)		0%	0%		
Alambre destemplado	Templar y asegurar (m)		0%	0%		
Falta alambre	Restituir, templar y asegurar (m)		0%	0%		
Otros						
Cunetas laterales Tramo 2						
TOTALES AUSCULTACIÓN		TOTAL	NOVIEMBRE	ACUMULADO		
Desprendimiento de emboquillado juntas	Limpia y sellar (un)		0%	0%		
Placa y/o módulo fracturado	Demoler, fundir y/o restituir (m)		0%	0%		
Espaldar cuneta fracturado	Demoler y fundir (m)		0%	0%		
Grieta longitudinal en placa y/o base	Regatear, limpiar y sellar (m)		0%	0%		
Grieta longitudinal con filtración en fondo y/o base	Regatear, limpiar y sellar (m)		0%	0%		
Grieta longitudinal espaldar	Regatear, limpiar y sellar (m)		0%	0%		
Dilatación con filtración juntas constru transv	Limpia y sellar (un)		0%	0%		

Dilatación junta entre asfalto y concreto	Limpiar y sellar (un)			0%		0%		
Socavación de fondo	Rellenar con material seleccionado (m)			0%		0%		
Otros	0							
<b>Defensas Tramo 2</b>		<b>COLA PEZ</b>	<b>BIONDAS</b>	<b>CAPTAF</b>	<b>PARAL</b>	<b>TTA</b>	<b>AMORTI</b>	<b>PLOMADO</b>
		un	un	un	un	un	un	m
<b>TOTALES AUSCULTACIÓN</b>								
Falta elemento	Restituir (un o m)							
Elemento desplomado y/o desalineado	Plomar, alinear y asegurar adecuadamente (ml)							
Elemento roto	Restituir (un)							
Otros	Asegurar y retirar parales							
<b>Señales verticales Tramo 2</b>								
<b>TOTALES AUSCULTACIÓN</b>		<b>TOTAL</b>	<b>NOVIEMBRE</b>	<b>ACUMULADO</b>				
Elemento desplomado y/o desalineado	Plomar, alinear y asegurar adecuadamente (un)		0%	0%				
Elemento roto	Restituir (un)		0%	0%				
<b>Bordillos Tramo 2</b>								
<b>TOTALES AUSCULTACIÓN</b>		<b>TOTAL</b>	<b>NOVIEMBRE</b>	<b>ACUMULADO</b>				
Desprendimiento de emboquillado juntas	Limpiar y sellar (un)		0%	0%				
Prefabricado desacoplado	Alinear, asegurar y emboquillar (un)		0%	0%				
Elemento roto	Restituir (ml)		0%	0%				

Se debe ponderar cada actividad dando peso en el avance del tramo, hito o PR según el estado en que se encuentre la misma y especificando por tramo que se ejecuta, tal como ejemplifica a renglón seguido:

- ▲ *Del Pr XX al XX se realizó limpieza de bermas, cunetas revestidas, zanjas de coronación, encoles y descoles, canales, alcantarillas de 24" y 36", y rocería efectuada por la cooperativa XXXXXX.*

En términos generales se realiza seguimiento al mantenimiento rutinario, no obstante dicho seguimiento debe ser complementado indicando las labores cometidas en el tramo y describiendo los puntos de la ocurrencia, así:

- ▲ Se realizó mantenimiento rutinario con actividades de rocería y limpieza de vía, especificando (K0+000 al K10+000)
- ▲ Se realizó limpieza de obras de drenaje en: K0+000 al K8+000, K36+000 al K40+000.
- ▲ Se realizó poda de árboles del K3+000 al K4+000; además se hizo despeje de señales entre K1+000 al K39+600.
- ▲ Falta pintar las barandas de los puentes:
- ▲ Poda y rocería de la vegetación en los siguientes sectores:
- ▲ Se realizó tapa-huecos con mezcla asfáltica del K0+000 al K53+000,

- ▲ Se efectuó limpieza de tuberías, de las estructuras de entrada y de salida, encoles y descoles de las alcantarillas ubicadas en el: K0+000 al K53+000

Dentro del recorrido se encontraron falencias generales tales como:

- ▲ Algunos accesos hacia veredas se encuentran en perpendicularidad a las vías principales, lo que puede aumentar el riesgo de accidentalidad.
- ▲ Se encuentran sitios donde se ha perdido la demarcación horizontal, algunos postes de kilometraje están sin pintura o tapados con vegetación por falta de rocería que no se ha completado durante el período
- ▲ El porcentaje de avance de algunas obras referenciadas en el presente informe y la poca calidad de algunos trabajos constructivos (detallado), permite evidenciar el incumplimiento general y abandono de las obligaciones constructivas y operativas por parte del concesionario; esto genera una visión preocupante de los resultados obtenidos por el concesionario a nivel de ejecución de obras respecto del tiempo designado a cada uno de los tramos. Es importante aclarar, que los cronogramas con los que realizaron las revisiones de las obras no son los contractuales, pues sus obligaciones ya se encuentran vencidas. Estos cronogramas son acuerdos entre el concesionario y la ANI para generar la entrega de la infraestructura respetando las obligaciones más no los términos contractuales.
- ▲ La situación del atraso de las obras es de absoluta responsabilidad del Concesionario, que como se mencionó con anterioridad, no logra dar impulso y llevar a mejor ritmo sus rendimientos; lo anterior debido a la dispersión en la programación diaria de sus actividades, a sus procedimientos constructivos, y a la lentitud o tardanza en dar inicio a sus trabajos.
- ▲ Se presentan fallas notorias en el estado del pavimento, el concesionario no es consciente que el tipo de mantenimiento requerido es preventivo y urgente, dada la imperante obligación de mantener la seguridad vial para el usuario.
- ▲ La interventoría ha tenido que apremiar al concesionario por el incumplimiento de obligaciones operativas en todo el corredor vial, dichos requerimientos se evitarían si esas recomendaciones se extendieran a todo nivel dentro de la concesión y no solo quedase como un oficio hacia los niveles directivos.
- ▲ Se observa ausencia de señalización horizontal en tramos que se encuentran en servicio. Esta carencia genera mayor riesgo en horas nocturnas por posible invasión de carril de los automotores. En otros sectores se presenta demarcación horizontal que mezcla líneas nuevas con antiguas.
- ▲ Reviste especial importancia el hecho de que las estructuras de contención construidas por el Concesionario en la zona inestable del PR87+400- K40+400 han continuado presentando movimientos, afectando gravemente la calzada.

### 7.1.3 Desempeño del componente aforo y recaudo

*Calificación obtenida: 63.23*

Este componente comprende los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo, incluyendo entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito, verificación de periféricos que permitan confiabilidad del recaudo y mecanismos de control.

Como oportunidades de mejora propias de este componente tenemos:

- ▲ Dentro del seguimiento efectuado se debe presentar informe de discrepancias, con sobrecategorización y registro fotográfico generado por el sistema.
- ▲ Incluir dentro de la matriz de riesgo del proyecto la evaluación periódica de los riesgos asociados en el sistema de información existente en los peajes.
- ▲ En marco de la auditoría se solicitaron los formatos de seguimiento a infraestructura de la estación, periféricos de vía, planta y sistemas, evidenciando que estos deben ser complementados según las recomendaciones que acompañan las conclusiones del presente informe.
- ▲ No se ha realizado conjuntamente con el concesionario la incineración de la boletería manual de la vigencia anterior.
- ▲ Como se manifestó anteriormente, los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de establecer procedimientos conducentes a la optimización del servicio de Interventoría en pro del desarrollo exitoso del proyecto, obteniendo como valor agregado una mejora sustancial en su calificación.

## 8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES INFORME PRINCIPAL

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 a tener en cuenta como elemento a partir del cual se generen tareas y estrategias, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con éste proyecto.

### 8.1 Para la Interventoría

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

1. No se allega la medición de reflectividad en señalización horizontal y vertical, de acuerdo a la periodicidad indicada en el capítulo 3 ítem (a) - área técnica, del anexo técnico N°4, la cual estipula que esta debe ser presentada cada 4 meses.
2. De acuerdo con la tabla de elaboración de informes del anexo técnico N°4, no se plantea cronograma de actividades a realizar; este es una bitácora esencial para el correcto seguimiento del proyecto por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

3. Anexar cuadro de seguimiento al mantenimiento contemplado en el ítem 7.1.2 del presente informe identificando cooperativas por tramos.
4. Se deben vincular vigilantes con arma de dotación, previa verificación del salvoconducto del personal de vigilancia dispuesto en cada una de las estaciones.
5. No se ha aprobado por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura el plan de acción en lo referente a las auditorías de seguridad vial. Es necesario recordar que el plan fue presentado extemporáneamente por parte de la firma interventora ya que se debió hacer dentro de los tres meses siguientes a partir de la suscripción del acta de inicio.
6. Se debe anexar el seguimiento generado a la página Web del concesionario [www.bogotagirardot.com.co](http://www.bogotagirardot.com.co), donde se verifique la divulgación de los aspectos importantes de la concesión: valores de las tarifas de peaje, normatividad, ubicación del Centro de Control y Operación, áreas de peaje, mapas de localización, servicios en línea, noticias de interés, entre otros.
7. Es preciso tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el capítulo 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, jurídicos, financieros y del componente de aforo y recaudo.
8. Se debe realizar, documentar y anexar el seguimiento que se lleva al equipo de control de calidad interno del Concesionario, el cual verifica las funciones de control de las actividades de los subcontratistas.
9. No se ha presentado la medición de índice de estado en los períodos contractuales establecidos; esta medición permite establecer el cumplimiento del concesionario en referencia a su obligación de mantener la vía, ya que con ella se accede a la posibilidad de evaluar cuantitativamente las características funcionales del pavimento.
10. De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 4 de requerimientos técnicos del contrato de interventoría, ítem 4.1.2.2, la interventoría debe poner a disposición del desarrollo del contrato un sistema de gestión de proyectos (plataformas web) que permitan contar con una visual en tiempo real de las estaciones de pesaje y de situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto tales como: accidentes con pérdidas humanas, desastres naturales, entre otros.
11. Se sugiere implementar los cuadros de seguimiento suministrados por la Oficina de Control Interno, para de esta forma garantizar a la Entidad que se registra la gestión realizada durante el período auditado, tal como: seguimiento a la cantidad y estado de la maquinaria para ejecución del parcheo que se encuentra a disposición por parte del concesionario, avance en el mantenimiento rutinario, y registro de la auscultación visual efectuada en el corredor vial.
12. Se plantean observaciones en la revisión efectuada por la Interventoría a las casetas de Pesaje como:
  - a. Realizar pruebas de repetitividad y de excentricidad a la báscula.
  - b. Se recomienda llevar registro de los libros que se llevan en la caseta de pesaje (Manual de procesos, libro de novedades, libro de sobrepesos)
  - c. Se debe verificar existencia de combustible disponible para las plantas e identificación de los sitios donde se almacena.

- d. Verificar equipos varios: sistema automático de impresión del peso, computador, programa de captura de datos funcionando, extintor.
13. Para los formatos de revisión a estaciones de peaje en la parte operativa se debe incluir en sus ítems de verificación:
- e. Permanencia de filas de automotores inferiores a lo exigido en el contrato.
  - f. Estructuras.
  - g. Señal con los pesos vigentes.
  - h. Equipo de vigilancia permanente, certificado de calibración.
  - i. Cumplimiento con el porcentaje mínimo de pesaje.
  - j. Capacidad.
14. Se debe fortalecer la rigurosidad de los formatos de revisión de peajes por parte de la Interventoría, incluyendo aspectos relevantes entre otros: Nombre del jefe de peaje, supervisores, auxiliares, recaudadoras, personal de vigilancia, por turno, estructura metálica, hidráulica, pozo séptico, combustible, cubierta, extintores, botiquín, hidráulica, combustible, mampostería, cubierta, cámaras de video, alarmas.
15. Se debe realizar una revisión total de la boletería manual provista en las estaciones de peaje, a través de la cual se garantice el número impreso y existente por cada categoría.
16. En virtud a la revisión efectuada durante la ejecución de la visita, se recomienda a la firma interventora continuar de manera estandarizada y permanente con las tareas de control y verificación del funcionamiento de los postes de SOS, toda vez que durante la visita el poste auditado (el cual no presentaba ninguna clase de identificación ni logotipo) no se encontraba en funcionamiento. De ser pertinente deberán iniciar los mecanismos que garanticen el cabal cumplimiento contractual.

## 8.2 Para el supervisor

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

- 1. Se debe entregar a la Oficina de Control Interno el resultado de la revisión de los equipos entregados a la Policía de Carreteras, como son camionetas, motos, radares e impresoras.
- 2. No se evidencia por parte de la Interventoría el registro a la revisión efectuada a la accesibilidad a los equipos, reglamento Interno de Trabajo, Manual de Funciones-procesos, En este se debe verificar: (Responsabilidades, Procedimientos, mecanismos de control y prevención para la seguridad del personal, esquema de personal administrativo y operativo organizado por cargo).
- 3. Dentro de la valoración efectuada mediante la Matriz MED aplicada al Consorcio Interventoría Concesiones 2012, se resaltan principalmente los siguientes aspectos los cuales ameritan una estrategia de implementación de procedimientos y acciones por parte de la interventoría para lograr optimizar su nivel de servicio:
  - a. Actualización científica y tecnológica hacia el personal de interventoría.

- b. Capacitaciones internas al personal de interventoría.
  - c. Aspectos de seguimiento financiero.
  - d. Seguimiento remoto desde zonas de pesaje.
  - e. Cronogramas de actividades mensuales para realizar la interventoría en el período.
  - f. Verificación de resultados anómalos a nivel ambiental por parte de la interventoría.
  - g. Metodología para el control de invasiones al derecho de vía
4. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de agosto de 2014 de 63.90 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).
5. Se tienen observaciones en la revisión efectuada por la Interventoría a las casetas de Pesaje como:
- a. Realizar pruebas de repetitividad y de excentricidad a la báscula.
  - b. Se recomienda llevar registro de los libros que se lleva en la caseta de pesaje (Manual de procesos, libro de novedades, libro de sobrepesos)
  - c. Verificar en video las discrepancias presentadas.
  - d. Se debe verificar existencia de combustible disponible para las plantas
  - e. Anexar y soportar verificación periféricos (Display, cámaras, peana)
  - f. Verificar equipos (sistema automático de impresión del peso, computador, programa de captura de datos funcionando, extintor)



**APENDICE 1**

**9 DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORIA COMPLEMENTARIO**

Como se indicó con anterioridad, en el presente apéndice se destaca la importancia que tuvo la revisión del plan de mejoramiento, la matriz de evaluación de desempeño predial, social y financiero, la revisión de las pólizas de seguro y las inversiones en obras por el evidente desplazamiento en el cronograma de dichas obras.

**10 Verificación Plan de Mejoramiento Institucional**

El 27 de agosto del presente año se inició el recorrido en la localidad de Soacha y se realizó la revisión de las observaciones y hallazgos que imputó la Contraloría General de la República como se muestra a continuación:

**Tabla 23. Descripción hallazgos plan de mejoramiento institucional**

H	DESCRIPCION	OBSERVACIONES	%
44	<b>Pago de obras adicionales.</b> Se presenta un presunto detrimento patrimonial de \$7.516 millones, generado en el momento de reconocerle al concesionario una inflación del 7% y una TIR del 11% en el pago de las obras adicionales y una inflación del 7% en el pago de los costos de mantenimiento y operación del tramo 12, según se describe a continuación: Se presenta diferencia a favor del Estado entre el valor pagado por el INCO al Concesionario, debido a que para su cálculo se reconoció una inflación del 7%, cifra superior a la real causada entre julio de 2005 y 2007, así mismo, se pagó a una tasa de oportunidad superior pactada en el contrato para las obras ejecutadas a esa fecha, tasa del 11% real cuyo equivalente es del 18.77% corriente, esto nos arroja una diferencia del \$7.485 millones de 2007.	Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos & Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2. <b>Nota:</b> Se observa auto No. 064 de la Contraloría General de la República, "por medio del cual se falla con responsabilidad fiscal dentro del proceso de responsabilidad fiscal No 6-010-09. Con presuntos responsables: - Álvaro José Soto Garcia, Gerente General del INCO. -Ingenieros Proyectos Consultorías IPC SAS. -Enrique Dávila Lozano EDL SAS. -Diseños Interventorías y Servicios DIS SAS. -Concesión autopista Bogotá Girardot S.A.	50%
	<b>Indexación Tarifas de Peaje</b> El Concesionario no hace el cálculo de indexación de tarifas de	A partir del 2010 se empezó a corregir y a llevar de	50%

178	<p>conformidad con la Resolución 007100 de 2003 y ha recaudado tarifas en montos superiores a las establecidas en el Contrato para algunas categorías de vehículos que suman \$85.900 en 2004, \$397.280.100 en 2005, \$441-.979.300 en 2006, \$476.853.700 en 2007, \$473.108.200 en 2008 y \$222.343.100 de enero a junio de 2009, en cuantía de \$2.100 millones, de septiembre de 2009. Lo anterior se presenta debido a que la Cláusula 20, dispone que la indexación de las tarifas de peaje se realizará de acuerdo con la variación del IPC del mes de noviembre del año anterior a la fecha del ultimo reajuste y el IPC de diciembre del año calendario anterior a la fecha en que deba hacerse el reajuste y por el contrario la Resolución 007100 de 2003, establece que la indexación se realiza de acuerdo con la variación del IPC del mes de diciembre del año anterior a la fecha del ultimo reajuste y el IPC de diciembre del año calendario anterior a la fecha en que deba hacerse el reajuste.</p> <p>-En 'la documentación suministrada por la entidad no se evidencian documentos que aclaren las contradicciones expresadas la Cláusula 20 del contrato.</p> <p><b>H180-271</b> El contrato de concesión y el de fiducia no hacen claridad en el manejo que debe darse a los recursos recaudados por cobro de tarifas en montos superiores a las establecidas.</p>	<p>acuerdo a la resolución del Ministerio de Transporte de diciembre a diciembre. Y las tarifas antes del 2010, están en tribunal de arbitramento y se encuentra en proceso probatorio.</p> <p>Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos &amp; Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.</p>	
183	<p><b>H183-274 Cronograma de Obra:</b> Se está reconociendo un beneficio adicional en \$7.347 millones de 2002, debido al <u>desplazamiento del cronograma</u> de todos los trayectos excepto el 10, generando que se pague un mayor ingreso esperado por \$122.030 millones. en la verificación del cumplimiento del cronograma de obra y el avance reportado por la Interventoría con corte a junio de 2009, se observa que existe un VPN positivo de \$1.976 millones a favor del concesionario que afectan el ingreso esperado en. \$24.006 millones, producto de la diferencia entre el calculado en el otrosí (\$759.970 millones) y el valor resultante de los incumplimientos de cronograma (\$735.964</p>	<p>Se encuentra en tribunal de arbitramento en proceso probatorio. Para el atraso en el cronograma de obras se realizaron las sanciones y disminuciones pertinentes. A partir de marzo de 2013 en el otrosí 22 se dividieron los trayectos en subtrayectos. Se evidencia cuadro de las disminuciones practicadas en Excel incorporado en el último informe de interventoría. En la cuenta</p>	50%

	<p>millones). Al sumar los beneficios del desplazamiento del cronograma del otrosí por \$7.106 mil más el de cumplimiento por \$1.977 mil, el resultado final es de \$9.083 millones, Al considerar el aporte adicional del Concesionario de \$ 9.000 mil de 2002 a la Subcuenta de predio el beneficio de VPN disminuye a \$ 7.347 mil con un ingreso esperado de \$759.970 mil a obtenerse en Junio de 2019.</p> <p><b>H336-1 Cronograma de Ejecución.</b> En visita de inspección realizada en octubre del presente año, se observó incumplimiento en la entrega de las obras de conformidad con las fechas pactadas en el numeral 34.4 de la cláusula 34 y numeral 29.1.10 de la cláusula 29 del Contrato de Concesión, las cuales fueron modificadas nuevamente con el Otrosí 19 de octubre de 2009</p> <p><b>H185-276</b> De acuerdo con el <u>cronograma contractual</u> vigente se evidenció atraso en la ejecución de las obras de los siguientes Trayectos: - Trayecto 1 Calle 13 Bosa — Soacha Incumplimiento de fecha de entrega: 23 de agosto de 2009. - Atraso en la obras por traslado de redes de servicios públicos - Trayecto 4 Te del Salto — Alto de las Rosas: Incumplimiento de fecha de entrega: 23 de agosto de 2008 - Obra del Viaducto Muña suspendida. - Obra suspendida por lote de EMGESA S.A EPS - Obra suspendido Trayecto 5 Alto de Rosas — Silvania - Predios en expropiación Trayecto 6 Silvania — Fusagasugá Incumplimiento de fecha de entrega: 23 de noviembre de 2009, Atraso en las obras en el tramo de Silvania, predios en proceso de expropiación. -Trayecto 8 Chinauta — Boquerón Obra Suspendida. -Trayecto 9 Boquerón — Melgar Predios en expropiación Trayecto 12 El Paso — Girardot incumplimiento en la fecha de entrega: 23 de agosto de 2008. No se han ejecutado las obras da por requerimientos del ICANH sobre hallazgo Arqueológico.</p>	<p>de destinación específica se paga opex, capex y obras. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos &amp; Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.</p>	
184	<p><b>H170-252</b> Espacio Público Se evidencia atraso en la ejecución de las obras en el Trayecto Bosa PR 123 +690 – Soacha PR118+290 Ruta 40, lo cual denota debilidades en el seguimiento y control, situación que viene afectando a la comunidad en la seguridad</p>	<p>Faltan las rampas de puentes peatonales de Soacha. Los predios están en proceso de expropiación. Falta que terminen la</p>	20%

	<p>y movilidad de los peatones <u>por la inadecuada señalización</u> de las obras en el espacio público.</p> <p><b>H184-275 Señalización</b> No se está cumplimiento con el Numeral 2.8 Señalización del Apéndice 3, en algunos trayectos de la vía, (Trayecto 1,2 y 3), tal como se evidenció en visita de inspección del 13 y 14 de octubre de 2009, sin que se observe aplicación de sanciones correspondientes por el incumplimiento, lo que ocasiona un riesgo para la seguridad de los usuarios de las vías además de no cumplirse con los principios de Calidad del Servicio Técnico y de la Atención al Usuario, de Seguridad Vial y de integridad de la vía.</p>	<p>construcción del puente para hacer el espacio público. La interventoría en reiteradas ocasiones ha solicitado al concesionario mediante oficios el cumplimiento de las obligaciones contractuales señaladas en el presente hallazgo. Se conmina a la interventoría aplicar las sanciones y retenciones a que haya lugar por el eventual incumplimiento por parte del concesionario. No se han hecho las actas de entrega.</p>	
342	<p><b>Proceso de Negociación y Compra de Predios-</b></p> <p>1. Se observan deficiencias en el seguimiento y control por parte de la Interventoría, por el incumplimiento de las obligaciones adquiridas por el Concesionario, tal como la falta de pago por la compra del predio de ficha CABG-SU-026, cuya escritura se protocolizó el 23 de mayo de 2009 registrada en la Oficina de registro de Instrumentos Público Zona Sur.</p> <p>2. Lo mismo sucede con el predio con ficha CABG-3-R-121-7, ubicado en el Km 93. El Concesionario aduce que la mora en el pago se debe al incumplimiento en el pago de los aportes por parte de INCO, situación que evidencia debilidades en la gestión a cargo de la Entidad</p>	<p>El punto 2, se encuentra en el tribunal de arbitramento en proceso probatorio. El primer punto se subsanó con el informe jurídico de Taboada Hoyos &amp; Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.</p>	50%
367	<p>El Concesionario está recibiendo un beneficio adicional de \$23.207 millones de 2002 (\$35.229 millones de 2011),</p>	<p>Se encuentra en tribunal de arbitramento y a la espera del fallo. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos &amp; Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.</p>	50%
368	<p>Se encontró que el día 20 de febrero de 2008, se le pagó al concesionario la suma de \$199.930,82 millones a pesos de 2005, en cumplimiento del</p>	<p>Se encuentran en tribunal de arbitramento. Son obras del otrosí 8; hay unas que no se</p>	50%

	Otrosí No. 15, suscrito con el objeto de ejecutar las obras contenidas en la cláusula No. 1 del Otrosí No. 8; sin embargo, a la fecha no se evidencia la ejecución de la totalidad de las obras pactadas en el Otrosí No. 15, las cuales están contenidas en la cláusula 1 del otrosí No 8 a pesar de que en el cronograma de obras pactado en el otrosí No. 19, algunas a la fecha se encuentran vencidas.	hicieron y se excluyeron y se modificaron con el otrosí 23, que fueron las obras que se observaron con el recorrido del 27 de agosto de 2014. En el tribunal de arbitramento se encuentra lo del desplazamiento del cronograma de inversión. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos & Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.	
369	La Entidad debe propender por realizar una efectiva defensa a los intereses del Instituto con el fin de que en el proceso adelantado ante el Tribunal de Arbitramento convocado para la concesión Bosa-Granada- Girardot las pretensiones de la demanda sean falladas a su favor, principalmente en lo que respecta a la interpretación de la Cláusula 37.6 modificada por el Otrosí 6 del Contrato de Concesión GG-040-2004 definiendo sobre quien recae el riesgo predial y se determinen los alcances de las obligaciones económicas a cargo del Concesionario contempladas en la cláusula 37 numeral 37.11 del Contrato de Concesión GG-040-2004.	Se encuentra en tribunal de arbitramento en proceso probatorio. Ya hubo un primer informe del perito donde expresa que efectivamente el riesgo de la gestión predial es del concesionario. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos & Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.	50%
370	La Entidad con oficio radicado INCO 2011-305-007626-1 10/06/2011 informó que para la vigencia 2010 y hasta abril del 2011 por solicitud del Interventor ha realizado doce (12) disminuciones a la remuneración del Concesionario, por valor aproximado de \$10.400 millones los cuales ya fueron comunicados a la Fiducia para la correspondiente disminución, por incumplimientos en las obligaciones contractuales de las cuales a la fecha solo cuatro (4) ya cesaron las causas que las originaron.	Se encuentra en tribunal de arbitramento en proceso probatorio. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos & Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.	50%
371	Con oficio CABG-IN-0336-11 del 13 de abril de 2011, el Concesionario informó la cantidad de predios con entrega comparados con la cantidad requerida por tramo. En sus informes de febrero y abril de 2011, el Interventor manifiesta respecto al Tramo 1 que en	Los del tramo 1 están en trámites de expropiación. Tramo 5 los pendientes son 4 predios q están en negociación. Están en	50%

	algunos casos no se presenta gestión para la adquisición y en otros que no cuenta con información de avance en los procesos de adquisición predial ya que el Concesionario no se lo ha entregado. En el Tramo 5 la demora en la gestión predial radica en la actualización de avalúos que debió efectuarse por parte del Concesionario.	tribunal de arbitramento. Lo q está pendiente es lo de puentes peatonales. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos & Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.	
372	Mediante los informes de Interventoría del año 2010, se pudo establecer que durante dicha vigencia la actividad constructiva del Concesionario fue muy baja, además, algunas de las obras relevantes como los viaductos del Muña, Boquerón y El Paso, estuvieron prácticamente paralizadas; no obstante, en visita practicada entre el 25 y 27 de abril de 2011, se observó alguna actividad, sin que las mismas evidencien avances significativos; además, de acuerdo con el cronograma contractual vigente consignado en el otrosí No. 19 del 1 de octubre 2009, se evidenció que el Concesionario presenta atraso e incumplimiento en la ejecución de las obras o hitos de los trayectos relacionados en el informe final	No hay actas de entrega pero están en servicio las obras. Falta el tema de los separadores y acabados para que estén en un 100% las obras y este tema se encuentra en tribunal de arbitramento. Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos & Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.	50%
373	En visita de inspección a la vía, se evidenció deficiente gestión por parte del Concesionario en la ejecución del mantenimiento rutinario, incumpliendo lo establecido en el Capítulo II, numeral 1.2 Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas, al encontrarse fallas en los trayectos relacionados a continuación, a pesar que la Interventoría y supervisión del Proyecto han realizado los requerimientos con los cuales el INCO aplicó al Concesionario disminución de la remuneración respectiva. Trayecto 1 Calle 13 Bosa – Soacha: Descascaramientos y baches en la calzada mixta sur. Peaje Chusacá: Grietas, piel de cocodrilo y baches Trayecto 5 Alto de las Rosas – Sylvania: Piel de cocodrilo, fisuras y grietas. Trayecto 6 Sylvania – Fusagasugá: El trayecto presenta varios sitios críticos que se manifiestan como hundimientos. Trayecto 7 Fusagasugá – Chinauta: grieta transversal, Trayecto 8 Chinauta - Boquerón: Baches,	Se presentó e informó del índice de estado. La interventoría ha realizado diversos requerimientos al concesionario con el fin de subsanar este hallazgo y a la fecha no se ha logrado el objetivo.	10%

	<p>descascaramientos. Trayecto 9 Boquerón – Melgar: Ojos de pescado, descascaramientos. Trayecto 11 El Paso – Intersección San Rafael: Descascaramientos.</p>		
374	<p>En el desarrollo de la visita de obra se encontraron las siguientes situaciones de orden técnico y operativo que aunque tienen incidencia en el desarrollo de las obras y operación de la vía, no afectan significativamente el cumplimiento del contrato, pero son obligaciones contractuales que se deben exigir. Tales como: - Trayecto1: falta de señalización horizontal en la Calzada Mixta Sur. - Trayecto 3 Te San Miguel – Te el Salto Falta mantenimiento de la señalización horizontal (repinte) y de la señalización vertical (limpieza). - Trayecto 5. Deficiente señalización temporal para el mantenimiento y retiro de derrumbes y falta señalización informativa que advierta de la entrada y salida de volquetas en el botadero ubicado en el PR102+300 escombreras del señor Miller. - Trayecto 6. Falta por sectores señalización horizontal entre el PR71 y el PR72 - No se encontraba en funcionamiento la estación de pesaje provisional de Chusacá - Las grúas macho de 60 toneladas que actualmente operan en la Concesión BGG, de placas BRH 361, BYJ 460 y BRH 362, son modelo 2005 - El sistema de detección automática de incidentes, DAI, el panel de entrada al túnel y el sistema de control de gálibo, no están funcionando</p>	<p>Trayecto 1, 3, 5, 6 se les hizo disminución por incumplimiento a pesar de los reiterados requerimientos por parte de la interventoría al concesionario. La estación de pesaje provisional de Chusacá no existe y la que la reemplazó presenta observaciones por parte de la interventoría. El hallazgo de las grúas ya se subsanó. Los sistemas de incidentes y demás ya se encuentran funcionando.</p>	70%
418	<p>H 309-102 - AR2009 - Administrativo - El INCO no realizó seguimiento sobre el derecho de petición, relacionado con la adquisición de predios y el manejo técnico en la Concesión Bosa Granada Girardot, dado que en respuesta a la peticionaria, el Gerente de la Inmobiliaria Islas del Rosario, informa "que le respondemos que en ningún momento se tomaron, el terreno debido a una falla y a las lluvias que se</p>	<p>En Balcones de Sumapaz es el predio de Inmobiliaria Islas del Rosario, hay una falla de inestabilidad preexistente y por las acciones constructivas se terminó de desestabilizar el terreno, se encuentra en</p>	50%

	<p>dieron en esa época, cedió, por lo tanto la CONCESIÓN AUTOPISTA GIRARDOT S.A, procedió a realizar trabajos de estabilización de los terrenos .....".</p> <p>H 418 -71 - AR2010 - A la fecha no se evidencia que la Entidad haya realizado gestiones efectivas para solucionar definitivamente la situación presentada en el sector denominado Balcones de Sumapaz Alto y Bajo, donde ha ocurrido deslizamiento de taludes existentes que han producido daños en algunos predios (grietas y fisuras). La Interventoría Técnica del proyecto con apoyo de un especialista en geotecnia evaluó y concluyó que "durante la etapa de diseño de los taludes de corte en los sectores en cuestión se debieron tener en cuenta las condiciones desfavorables de tipo geológico y geotécnico que se indican en los estudios de la referencia, debido a que los daños y perjuicios son causados como resultado de la imprevisión, errores constructivos y/o falencias de los diseños de acuerdo a los fundamentos presentados por la Interventoría del proyecto vial y deben ser con cargo al presupuesto del Concesionario.</p>	<p>tribunal de arbitramento por diferencias de conceptos entre interventoría, concesionario y ANI al igual que el segundo punto que se encuentra en tribunal.</p> <p>Se presentó informe jurídico de Taboada Hoyos &amp; Asociados SAS, con radicado No. 2014-409-034373-2.</p>	
803	<p><b>Transmilenio Extensión Soacha – Cronograma de Obras no Desafectadas</b></p> <p>La ANI y la Empresa Transmilenio S.A. suscribieron los Otrosíes 3 y 4 al Convenio 168 de 2008, en los cuales se acuerdan dar por terminado y liquidar parcialmente dicho convenio, en relación con la construcción de la infraestructura física de la fase II y fase III del Sistema Integrado y la construcción de la infraestructura física de la fase I, correspondiente al 12.87% restante, comprendido entre las abscisas K0+285 y K3+700, las que se desafectan por medio de dicho documento a efectos que se adelante su contratación por parte de los entes cofinanciadores, los restantes 87.13% de las obras contratadas para la Fase I, a cargo de la Concesión Autopista Bogotá – Girardot, presentan atraso en la ejecución del cronograma establecido, ya que estas debían estar terminadas en junio de 2013 y aún no ha sido entregadas. Lo anterior en presunta contravía a lo</p>	<p>Se encuentran en operación y falta recibir por detalles de losas, pintura, etc. No hay actas de entrega. La interventoría suministró todos los requerimientos que le ha hecho al concesionario sobre esta observación y no ha sido posible el levantamiento de este hallazgo.</p>	50%



	establecido en el Art. 26, numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y Art. 44 de la Ley 1474 de 2011		
804	<p><b>Transmilenio Extensión Soacha – Estado Puentes Peatonales</b></p> <p>En visita de inspección efectuada el 15 de abril de 2013 por la CGR, se observaron las siguientes deficiencias en los Puentes peatonales acondicionados por el Concesionario Autopista Bogotá Girardot S.A. León XIII y Terreros presentan deficiencias constructivas tales como: barandas con apoyos deficientes; fisuras longitudinales y transversales en la placa de la superestructura, deficiente pintura de barandas, deficiencias en bordillos por falta de alineamiento,</p>	<p>Deficiencias constructivas de los puentes peatonales León XIII y Terreros, no se ha subsanado por la prueba de carga. No hay acta de inicio de trayecto 1.</p> <p>La interventoría suministró todos los requerimientos hechos al concesionario sobre este hallazgo.</p>	30%
806	<p><b>Construcción Puentes Peatonales</b></p> <p>La Entidad no ha dado cumplimiento a lo ordenado en la sentencia de 4 de mayo de 2001, proferida por el Consejo de Estado, en el sentido de construir los puentes peatonales, de acuerdo a los diseños aprobados, en el Municipio de Soacha en la vía que de Bogotá conduce a Girardot, debido a que no se han construido los puentes peatonales de San Mateo, Puente de la Calle 22 y Puente San Humberto, a cargo del Concesionario, ni los Puentes Peatonales Ducales, El Altico, Mercurio, Camilo Torres, El Dorado y Compartir a cargo de la Agencia e INVIAS,</p>	<p>Puentes contractuales Terreros, San Humberto, La despensa, León XIII, San Mateo y de esos solo falta San Humberto. Los otros son a cargo de la agencia por fallo judicial; son 13 puentes pero 6 están a cargo de la ANI, de los cuales hay uno construido (puente mercurio), tres en gestión predial y dos pendientes de la definición de diseños de Transmilenio fase 2 y fase 3. La interventoría suministró todos los requerimientos hechos al concesionario sobre este hallazgo.</p>	20%
808	<p><b>Mantenimiento Rutinario</b></p> <p>En visita de inspección realizada el 13 de abril de 2013 a la vía Autopista Bogotá – Girardot, Tramo Soacha, se evidenció deficiente gestión por parte del Concesionario en la ejecución del mantenimiento rutinario, incumpliendo lo establecido en el Capítulo II, numeral 1.2 Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas, dado que se observó deficiente demarcación horizontal en algunos</p>	<p>Ante el evidente incumplimiento se le aplicó al concesionario las sanciones y retenciones del caso.</p>	30%

	sectores de las calzadas mixtas, norte y sur del Trayecto 1 Calle 13 Bosa – Soacha,		
809	<b>Losas Carril de Transmilenio</b> En visita de inspección efectuada el 15 de abril de 2013 por la CGR, se observaron algunas losas aledañas al puente peatonal de León XIII, calzada norte, que presentan fisuras y otras y otras fracturas, en las zonas de cámaras y sumideros de servicios públicos	Se encuentran vigentes las losas del carril de Transmilenio. La interventoría suministró todos los requerimientos hechos al concesionario sobre este hallazgo.	0%
810	<b>Señalización de Obras.</b> En visita de inspección efectuada el 15 de abril de 2013 por la CGR, se observó deficiente señalización provisional de las obras que se adelanta en el espacio público costado norte de la Autopista, dado las polisombras y las cintas reflectivas no se encuentran debidamente dispuestas, lo cual denota deficiencias en el seguimiento y control por parte de la Interventoría, situación que afecta la movilidad de los peatones en la zona.	El hallazgo por señalización de obras, sigue vigente. La interventoría suministró todos los requerimientos hechos al concesionario sobre este hallazgo.	0%
812	<b>Transmilenio Extensión Soacha – Predios Estación San Mateo</b> Mediante escritura pública 3730 de 2012 de la notaría segunda del Circulo de Soacha, la Agencia Nacional de Infraestructura realizó el englobe de los predios inscritos a folio de matrícula inmobiliaria 50S-40521939, 50S-40521938, 50S-40521937, 50S-40521936, adquiridos por el Concesionario del contrato GG-040 de 2004 y pagados por el INCO, hoy ANI, para proceder a la división material del inmueble resultante del englobe en dos predios denominados lote 1, Estación de Transferencia y lote 2 ANI Intersección desnivel San Mateo, el número 1 enajenado al municipio de Soacha, necesario para la construcción de la Estación de Transferencia San Mateo	Sobre el predio de la estación de San Mateo, se presentó el informe predial, el cual lo podemos consultar en la intranet de la entidad.	40%
877	<b>Debilidades en el cumplimiento principios de la Función Administrativa.</b> Teniendo en cuenta que el término inicial para la ejecución física de las obras estaba definido para el 19 de marzo de 2010, y que actualmente la fecha prevista de ejecución del	Están las actas de entrega de las estaciones pero falta de los puentes, losas y redes. La interventoría suministró todos los requerimientos	20%

	87,13 % de las mismas se extendió hasta el 31 de diciembre de 2013; se hacen evidentes las grandes deficiencias en la planeación y especialmente en la ejecución del proyecto que afectan el cumplimiento de los principios de la administración pública para la realización de los fines esenciales del Estado y de la colaboración armónica entre los entes estatales que ha determinado un retraso de tres años y medio en la entrega del SITM Transmilenio Extensión Soacha.	hechos al concesionario sobre este hallazgo.	
878	<b>Costo de Oportunidad de los recursos aportados por los Entes del Orden Nacional y Territorial cofinanciadores del proyecto.</b> Se evidencian pocos resultados en la gestión por parte de los diferentes entes que participan en el proyecto auditado, lo cual ha generado una presunta gestión antieconómica, partiendo de la base que el Estado Colombiano incurre en unos costos financieros para financiar el proyecto, mientras los recursos permanecen en un patrimonio autónomo, con lo cual se establece que el costo de oportunidad por tales recursos, genera un presunto detrimento patrimonial en cuantía de \$4.563,5 millones de agosto de 2013.	En relación a este hallazgo, se están gestionando las acciones descritas en el plan de mejoramiento para subsanarlo.	0%
879	<b>Reconocimiento de Intereses por demora en el pago de los predios para la construcción de la Estación intermedia San Mateo.</b> Se determina un presunto incumplimiento a lo estipulado en el artículo 209 de la Carta y el artículo 26 numeral 1 de la ley 80 de 1993 y en consecuencia determina un posible detrimento en la suma de \$467 millones de diciembre de 2009, equivalentes a \$522.47 millones de agosto de 2013, correspondiente al reconocimiento de intereses al concesionario por la adquisición del predio para la construcción de la Estación Intermedia de San Mateo	Se realizó el informe de gestión predial, el cual lo podemos consultar en la página de intranet de la entidad.	30%
880	<b>Mayores costos de Interventoría generados por la demora en la finalización de la obra. Proyecto Transmilenio Extensión Soacha.</b> Se observa una deficiente gestión por parte de la Entidad, en las actividades de vigilancia y control que debía ejercer a través de la interventoría, así como del numeral 1 del artículo 32 de la ley 80 de 1993 y además el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011.	Las demoras en la finalización de las obras se deben a problemas de redes asociadas a servicios públicos, tales como: alcantarillado, ETB, Codensa, fibra óptica. La responsabilidad de la ANI es	20%

	<p>En su respuesta la Agencia Nacional de Infraestructura manifiesta que según lo indicado en el numeral 1 del artículo 3218 de la Ley 80 de 1993, es deber de las Entidades la contratación de la interventoría; situación que es de conocimiento de este ente de control, sin embargo debe tenerse en cuenta que como consecuencia de los atrasos en las obras la Nación se vio obligada a realizar mayores pagos por concepto de interventoría.</p>	<p>garantizar la interventoría mientras se esté ejecutando el proyecto de concesión. No se han realizado las acciones para el cumplimiento de las metas del citado hallazgo.</p>	
881	<p><b>Estado de la infraestructura Transmilenio Extensión Soacha.</b> En visita de obra efectuada el 16 y 17 de octubre de 2013, y según informe de interventoría de septiembre de 2013 e informe de Interventoría en radicado 2013- 409-039824-2 de 2-10-2013, se encuentra que las obras siguen atrasadas y los pendientes de obra aún continúan sin atención por parte de concesionario,</p>	<p>En este caso solo se tiene el acta de entrega de la estación de Transmilenio, faltando las actas de entrega de las calzadas exclusivas y del espacio público. Así mismo, falta por solicitar el informe al Supervisor.</p>	40%
882	<p><b>Falta de gestión relativa al mantenimiento de la infraestructura del corredor Transmilenio — Extensión Soacha</b> La situación descrita puede derivar el deterioro prematuro de la infraestructura en mención y afectar la eficiencia de la. Operación del SITM Transmilenio — Extensión Soacha, como consecuencia de la falta de, oportunidad en la gestión tanto de la Gobernación de Cundinamarca como del Municipio de Soacha, frente a lo establecido en el convenio de cofinanciación, y en el Conpes 3681 de 2010.</p>	<p>Se encuentran gestionando las acciones pertinentes para el cumplimiento de las metas del presente hallazgo.</p>	0%
883	<p><b>Deficiencias en la gestión interinstitucional para la adecuada operación del SITM Transmilenio — Extensión Soacha</b> De la revisión realizada a las actas de seguimiento en las que participan diferentes actores involucrados (Ministerio de Transporte, DNP, ANI, Gobernación de Cundinamarca, Municipio de Soacha y Transmilenio), se tiene que las gestiones tendientes a la planeación e implementación de la operación del SITM Transmilenio — Extensión Soacha, no se han realizado de manera oportuna, ni se han solucionado de manera previa al inicio de operación<sup>21</sup> (establecido inicialmente para el primer trimestre de 2014), aspectos como eliminación de</p>	<p>No se ha terminado; por lo tanto, no hay informe de interventoría pero enviarán un oficio solicitando la terminación de las intersecciones Terreros y San Mateo.</p>	0%

	sobreoferta de transporte público convencional, reestructuración de rutas, definición de rutas alimentadoras; de tal suerte que se puedan superar adecuadamente situaciones inherentes a la prestación del servicio en términos de cubrimiento a los usuarios, la movilidad en los carriles mixtos de corredor, el paralelismo del transporte colectivo convencional a SITM, entre otros.		
884	<b>Deficiencias en la Coordinación y Articulación de los diferentes entes gubernamentales involucrados en el proyecto</b> La gestión pública a cargo de cualquier ente gubernamental implica necesariamente la coordinación y cooperación para la consecución de los objetivos administrativos y de política pública de a administración. Así las cosas, la ejecución 'del proyecto que nos ocupa, como es el SITM Transmilenio —Extensión Soacha, requiere la articulación integral y continuada de los diferentes estamentos del Estado.	Se encuentran gestionando las acciones pertinentes para el cumplimiento de las metas del presente hallazgo.	0%
890	Hallazgo 2. Gestión para el cumplimiento de obligaciones de adquisición predial. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Se identificaron deficiencias para la oportuna gestión orientada a la depuración y cancelación oportuna de algunos predios de la Concesión Bosa-Granada-Girardot, dando lugar a la existencia de saldos pendientes de pago que ascienden a \$694 millones a favor de los prometedores vendedores, derivados del proceso de adquisición predial a cargo del Concesionario, conforme lo establece la Cláusula 37 del Contrato 040 de 2004 de la precitada concesión, dando lugar a quejas de la comunidad probablemente afectada.	Resolución para el pago de los predios pendientes. El seguimiento de la sábana predial se encuentra en el informe mensual de interventoría. La relación de predios con los pagos efectuados y los saldos pendientes ya se realizó y la interventoría va a enviar la información. La validación por parte de la interventoría de la información suministrada por el concesionario la enviarán en unos 15 días.	40%
891	Hallazgo 3. Aplicación proceso de expropiación. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Se determinó que el predio identificado con el No. CABG-3-R-129, presenta dilación en el proceso de adquisición, que inició con la oferta de compra de julio 3 de 2008, la cual fue objeto de tres (3) alcances por causa de variaciones en el área, quedando	Este proceso de expropiación es por un predio que se encuentra ubicado en Melgar. La interventoría envió un oficio donde se le indica al concesionario las	40%

	<p>finalmente por un área de 39.874,22 m<sup>2</sup>, y un valor de \$1.744 millones de pesos, mediante oferta formal de compra de junio 5 de 2012. Adicional a lo anterior, se tiene que el predio a diciembre 31 de 2013, no se encontraba escriturado a nombre del Estado, toda vez que el Prometiente Vendedor, según la Agencia no aceptó el 19 de julio de 2013, firmar la Escritura Pública a favor del Agencia. Es de indicar que del valor de la última oferta se le ha cancelado, según la ANI \$1.530 millones, quedando un saldo de \$220.9 millones, supeditado a la escrituración.</p>	<p>observaciones para iniciar el proceso de expropiación. El Supervisor enviará un oficio a la interventoría solicitando la actualización del informe No 1086-351, radicado ANI No. 2013-409-017747-2.</p>	
<p>892</p>	<p>Hallazgo 4. Disponibilidad predial para el desarrollo de obras para el Contrato de Concesión GG-040 de 2004. Administrativo El 25 de Octubre de 2012, terminaba la fase de construcción, sin embargo, a 31 de diciembre de 2013, el concesionario continuaba con la construcción de algunas obras (detalladas en el cuadro siguiente), por la ausencia de las áreas para el desarrollo de éstas; gestión predial asignada contractualmente al Concesionario. RELACION DE OBRAS QUE FALTABAN POR CONCLUIR A 31 DE DICIEMBRE: 1. Trayecto 2 Soacha San Miguel: CONSTRUCCIÓN CARRILLES MIXTOS NORTE 2. Trayecto 5 Alto de Rosas Sylvania: Construcción de 3 ptes peatonales 3. Trayecto 7: NSTRUCCIÓN PUENTE PEATONAL – CUCCHARAL 4. Trayecto 8: CONSTRUCCIÓN VARIANTE EL BOQUERÓN, INCLUYE VIADUCTO SOBRE RIO LOS PANCHES Y DOS PUENTES SOBRE EL RIO SUMAPAZ. 5. Trayecto 10: PUENTE PEATONAL – LA ESMERALDA Y DOS PARADEROS Y PUENTE PEATONAL – LOS COBOS Y DOS PARADEROS 6. Trayecto 11: CONSTRUCCIÓN INTERSECCIÓN A NIVEL DEL ACCESO A SUAREZ-11B. 7. Trayecto 12: CONSTRUCCIÓN DE UNA CICLORUTA RURAL A LO LARGO DEL TRAYECTO, CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE PARA CICLORUTA DE 80 M DE LONGITUD Y CONSTRUCCIÓN DE UNA CICLORUTA URBANA - 2,4 Km.</p>	<p>Fiduprevisora tenía los recursos para los predios requeridos en las obras de los otrosíes 8 y 23, más los puntos inestables y áreas no desarrollables. Del listado de obras en este hallazgo, hay unas obras que ya se terminaron, unas que se excluyeron y unos pendientes que son los puentes peatonales. Las que se excluyeron fueron reemplazadas por otras obras, en las que su situación actual es inconclusas. Las que se excluyeron mediante otrosí 23 son: construcción carriles mixtos norte (800 mts), construcción de una ciclo ruta urbana de 2.4 Kms en el trayecto 12. Actualmente, se tiene como soporte el oficio al concesionario requiriendo los predios para la estabilidad de taludes necesarios para el proyecto y para finalizar las obras inconclusas. La interventoría no ha podido validar esta</p>	<p>20%</p>

	En materia de disponibilidad predial se identificó que el Concesionario a 31 de diciembre de 2013, no había definido las necesidades para actividades como la remoción de masas inestables o cambios en el alineamiento horizontal o vertical para la estabilización de taludes	información porque el concesionario no ha contestado.	
893	Hallazgo 5. Predios adquiridos y no utilizados. Administrativo. Se realizaron modificaciones de los diseños del proyecto vial por parte del Concesionario, conllevando un impacto a nivel de gestión predial, toda vez que algunos predios adquiridos frente a las nuevas condiciones, generó que ya no fueran necesarios para el desarrollo del Proyecto. La Agencia Nacional de Infraestructura suministró una relación preliminar de aquellos que no serán utilizados, que corresponden a la fecha a 24 predios, que representan un área de 18.293,25 m <sup>2</sup> con un valor de adquisición del orden de \$2.075 millones.	Son 24 predios que no serán utilizados según relación suministrada por la ANI. La tira predial es una obligación contractual del concesionario. Enviarán el oficio de los predios adquiridos y no requeridos. El reintegro está sujeto al fallo del tribunal de arbitramento.	40%

En el anterior recuadro, se puede constatar que no es mucho lo que se ha adelantado en cuanto a las acciones correctivas para subsanar los hallazgos imputados por la Contraloría General de la República, ya que muchos de ellos se encuentran en tribunal de arbitramento y dependen de un laudo arbitral; y en otros casos el concesionario no se ha esforzado por cumplir a cabalidad con el objeto del contrato de concesión.

Es de vital importancia que tanto la interventoría y la ANI, requieran al concesionario para exigirle el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

### 11 Verificación composición accionaria:

Se solicitó la composición accionaria del concesionario, que se encuentra compuesta de la siguiente manera:

**Tabla 24. Composición Accionaria**

NOMBRE DEL ACCIONISTA	No. ACCIONES	% PART	REGISTRO USUFRUCTOS LIMITACIONES GRAVAMENES, OTROS	FECHA DE REGISTRO EN LIBRO DE ACCIONISTAS
-----------------------	--------------	--------	--	---

MNV S.A (En liquidación Judicial)	1,250	12.50%	Embargo del 100% Supersociedades	28-jun-11
GAS KPITAL GR S.A (En liquidación Judicial)	1,250	12.50%	Embargo del 100% Supersociedades	28-jun-11
Álvarez y Collins S.A	2,500	25.00%	Desembargo 100% ordenado Auto No. 2013EE15970 por la CGR	26-abr-12
Vergel y Castellanos S.A	2,500	25.00%	Prenda sobre el 100% de las acciones a favor de Promotora Montecarlo Vías S.A	08-oct-10
Alejandro Char Chaljub	2,500	25.00%	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desembargo 800 acciones ordenado Auto No. 2013EE15970 por la CGR.</li> <li>· Prenda sobre 1,200 acciones a favor de Construirte S.A</li> <li>· Usufructo a favor de Proyetza Ltda. Sobre 680 acciones, de las 1.300 acciones libres de embargo.</li> </ul>	26-abr-12
<b>TOTAL</b>	<b>10,000</b>	<b>100.00%</b>		

Como podemos observar en la gráfica anterior, este concesionario lo integran 5 empresas, de las cuales Álvarez y Collins S.A., es la única que pudo superar los problemas de embargo en un 100% y se encuentra hasta la fecha libre de retención y prenda sobre las acciones.

Esta situación, refleja la falta de liquidez y problemas financieros de las empresas que hacen parte del consorcio del proyecto Bogotá – Girardot, si en su tiempo se le hubiese hecho un adecuado seguimiento financiero, es probable que se hubiesen advertido muchos de los problemas que hoy en día aquejan a este proyecto, el cual, como ya lo hemos manifestado en varias ocasiones no tiene los recursos necesarios para cumplir con el cronograma de inversión de obras.

La anterior composición accionaria se encuentra acorde a las cláusulas establecidas en el contrato de concesión y cuenta con la aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura.



## 12 Retenciones y sanciones por los incumplimientos del concesionario:

A raíz de los constantes incumplimientos por parte del concesionario de efectuar cabalmente el objeto contractual en relación al cronograma de obras, la interventoría informó e hizo las gestiones pertinentes para hacer efectivas las multas y retenciones al concesionario como lo establece el contrato de concesión. En el siguiente cuadro se muestran las retenciones aplicadas por trayectos y subtrayectos confirmadas con información obtenida de la Fiducia respectiva, a saber:

**Tabla 25. Tabla de retenciones**

TRAYECTO	SUBTRAYECTO	ACUERDO CONCILIATORIO	% RETENIDOS ACTUALES	31 de julio de 2014
TRAYECTO 6	6A	2.19%	0.00%	0.00
	6B	10.29%	0.00%	0.00
	6C	0.44%	0.00%	0.00
	6D	0.44%	0.00%	0.00
	6E	0.44%	0.44%	1,050,489,006.51
	6F	0.44%	0.00%	0.00
	6G	0.44%	0.44%	1,050,489,006.51
	6H	0.16%	0.16%	381,996,002.36
	6I	0.16%	0.00%	0.00
	<b>TOTAL T6</b>	<b>15.00%</b>	<b>1.04%</b>	<b>2,482,974,015.37</b>
	TRAYECTO 7	7A	2.83%	0.00%
7B1		0.96%	0.00%	0.00
7B2		3.37%	0.00%	0.00
7C		1.58%	0.00%	0.00
7D		0.42%	0.00%	0.00
7E		0.42%	0.42%	878,880,187.69
7F		0.42%	0.42%	1,002,091,838.14
<b>TOTAL T7</b>		<b>10.00%</b>	<b>0.84%</b>	<b>1,880,972,025.83</b>

TRAYECTO 8	8A	2.91%	0.00%	0.00
	8B	1.52%	0.00%	0.00
	8C	1.91%	0.00%	0.00
	8D	2.18%	0.00%	0.00
	8E	0.75%	0.00%	0.00
	8F	0.73%	0.00%	0.00
	<b>TOTAL T8</b>	<b>10.00%</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00</b>
TRAYECTO 9	9A1	0.44%	0.00%	0.00
	9A2	12.75%	12.75%	16,352,618,483.47
	9B	8.36%	0.00%	0.00
	9C	10.34%	0.00%	0.00
	9D	0.19%	0.00%	0.00
	9E	0.42%	0.00%	0.00
	<b>TOTAL T9</b>	<b>32.50%</b>	<b>12.75%</b>	<b>16,352,618,483.45</b>
TRAYECTO 5	5A	2.29%	0.00%	0.00
	5B	0.23%	0.00%	0.00
	5C	0.64%	0.00%	0.00
	5D	0.11%	0.00%	0.00
	5E	0.33%	0.00%	0.00
	5F	1.87%	0.00%	0.00
	5G	0.42%	0.00%	0.00
	5H	0.42%	0.42%	976,960,696.74
	5I	0.42%	0.42%	853,749,046.29
	5J	0.42%	0.00%	0.00

	5K	0.42%	0.42%	976,960,696.74
	5L	0.42%	0.42%	853,749,046.29
	5M	0.42%	0.42%	976,960,696.74
	5N	0.42%	0.42%	976,960,696.74
	5Ñ	0.13%	0.00%	0.00
	5O	0.13%	0.13%	310,110,149.14
	5P	0.13%	0.00%	0.00
	5Q	0.13%	0.00%	0.00
	5R	0.13%	0.13%	264,255,657.18
	5S	0.13%	0.00%	0.00
	5T	0.13%	0.00%	0.00
	5U	0.13%	0.00%	0.00
	5V	0.13%	0.00%	0.00
	<b>TOTAL T5</b>	<b>10.00%</b>	<b>2.78%</b>	<b>6,189,706,685.84</b>
TRAYECTO 4	4A	4.55%	4.55%	3,070,332,516.66
	4B	0.45%	0.00%	0.00
	<b>TOTAL T4</b>	<b>5.00%</b>	<b>4.55%</b>	<b>3,070,332,516.66</b>
		<b>82.50%</b>	<b>21.96%</b>	<b>29,976,603,727.15</b>

Mediante el otrosí 22, se dividieron los trayectos en subtrayectos, esto con el fin de oxigenar al concesionario financieramente, por cada subtrayecto que se entregara y se recibiera a satisfacción entre las partes (ANI, interventoría y concesionario), se liberaban los recursos que fueron retenidos por el incumplimiento en la ejecución de las obras en las fechas programadas.

### 13 Liberaciones de los Recursos Retenidos:

A continuación se muestra las liberaciones de recursos que se han realizado en el año 2014:

**Tabla 26. Desafectación subcuenta transitoria**

SUBCUENTA	OFICIO ANI	FECHA DE RADICACION	FECHA DE TRASLADO	TOTAL TRASLADADO
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 4B	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	652,236,074.91
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 6C	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	666,754,959.00
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 6D	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	666,754,959.00
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 5G	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	610,918,080.69
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 5J	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	610,918,080.69
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 5O	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	189,093,691.65
DESTINACION ESPECIFICA	2013-500-021607-1 7B1	30 de diciembre de 2013	2 de enero de 2014	1,453,257,708.21
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-000150-1 8E	9 de enero de 2014	10 de enero de 2014	1,136,514,134.66
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-000150-1 9A1	9 de enero de 2014	10 de enero de 2014	670,274,063.89
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 6A 2.19%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	3,906,279,313.59
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 6C 0.44%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	718,996,853.10
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 6D 0.44%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	718,996,853.10
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 6I 0.16%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	266,425,680.52
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 5C 0.64% ALCANCE 2014-500-001547-1	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	1,410,762,127.90
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 5E 0.33%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	727,424,222.20
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 5G 0.42%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	660,785,343.24
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 5J 0.42%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	660,785,343.24
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 5Q 0.13%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	208,568,773.73
PRINCIPAL	2014-500-001089-1 4B 0.45%	23 de enero de 2014	23 de enero de 2014	705,665,284.78
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001662-1 5F	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	2,831,054,050.90
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001662-1 9D	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	300,716,027.45

Tabla 26. Desafectación subcuenta transitoria

SUBCUENTA	OFICIO ANI	FECHA DE RADICACION	FECHA DE TRASLADO	TOTAL TRASLADADO
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 5M	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	635,851,711.97
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 5N	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	635,851,711.97
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 5T	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	196,811,244.18
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 6E	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	692,875,906.05
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 6F	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	692,875,906.05
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 6G	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	692,875,906.05
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 6H	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	251,954,874.93
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 7D	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	660,733,878.62
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 7F	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	660,733,878.62
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 8F	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	1,149,544,116.85
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001661-1 9E	30 de enero de 2014	31 de enero de 2014	664,740,692.26
PRINCIPAL	2014-500-001880-1 8D (2.18%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	4,903,897,408.40
PRINCIPAL	2014-500-001878-1 6F (0.44%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	727,599,465.47
PRINCIPAL	2014-500-001878-1 7D (0.42%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	693,879,094.42
PRINCIPAL	2014-500-001878-1 8F (0.73%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	1,207,153,658.62
PRINCIPAL	2014-500-001878-1 9A1 (0.44%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	757,239,517.40
PRINCIPAL	2014-500-001878-1 9E (0.42%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	697,885,908.06
PRINCIPAL	2014-500-001878-1 5A (2.29%)	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	5,228,603,582.25
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001879-1 5H	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	635,851,711.97
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001879-1 5K	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	635,851,711.97
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-001879-1 5P	4 de febrero de 2014	5 de febrero de 2014	196,811,244.18
PRINCIPAL	2014-500-008684-1 7B1	13 de mayo de 2014	14 de mayo de 2014	2,017,666,013.96

Tabla 26. Desafectación subcuenta transitoria

SUBCUENTA	OFICIO ANI	FECHA DE RADICACION	FECHA DE TRASLADO	TOTAL TRASLADADO
PRINCIPAL	2014-500-008684-1 9D	13 de mayo de 2014	14 de mayo de 2014	389,862,838.24
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-008687-1 y 2014-500-008729-1 5B	13 de mayo de 2014	14 de mayo de 2014	402,161,789.15
PRINCIPAL	2014-500-011029-1 5B	13 de junio de 2014	16 de junio de 2014	430,007,246.87
PRINCIPAL	2014-500-011029-1 5P	13 de junio de 2014	16 de junio de 2014	273,545,167.49
PRINCIPAL	2014-500-011149-1 5S	13 de junio de 2014	16 de junio de 2014	470,356,411.67
PRINCIPAL	2014-500-011029-1 5T	16 de junio de 2014	16 de junio de 2014	273,545,167.49
PRINCIPAL	2014-500-011149-1 5U	16 de junio de 2014	16 de junio de 2014	470,356,411.67
PRINCIPAL	2014-500-011149-1 5V	16 de junio de 2014	16 de junio de 2014	470,356,411.67
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-011887-1 7E	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	783,945,529.07
PRINCIPAL	2014-500-011853-1 8C	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	4,599,087,480.19
PRINCIPAL	2014-500-011853-1 8E	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	1,693,720,332.77
PRINCIPAL	2014-500-011853-1 5F	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	3,934,842,024.59
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-011887-1 5I	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	759,063,362.42
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-011887-1 5L	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	759,063,362.42
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-011887-1 5R	25 de junio de 2014	25 de junio de 2014	234,948,183.61
PRINCIPAL	2014-500-011887-1 5F	27 de junio de 2014	26 de junio de 2014	62,376,233.24
PRINCIPAL	2014-500-011029-1 5B	13 de junio de 2014	26 de junio de 2014	720,450.50
PRINCIPAL	2014-500-011029-1 5P	13 de junio de 2014	26 de junio de 2014	407,211.15
PRINCIPAL	2014-500-011149-1 5S	13 de junio de 2014	26 de junio de 2014	407,211.15
PRINCIPAL	2014-500-011029-1 5T	16 de junio de 2014	26 de junio de 2014	407,211.15
PRINCIPAL	2014-500-011149-1 5U	16 de junio de 2014	26 de junio de 2014	407,211.15
PRINCIPAL	2014-500-011149-1 5V	16 de junio de 2014	26 de junio de 2014	407,211.15

**Tabla 26. Desafectación subcuenta transitoria**

SUBCUENTA	OFICIO ANI	FECHA DE RADICACION	FECHA DE TRASLADO	TOTAL TRASLADADO
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-013005-1 9A2	11 de julio de 2014	11 de julio de 2014	7,874,986,266.67
DESTINACION ESPECIFICA	2014-500-013005-1 4A	11 de julio de 2014	11 de julio de 2014	3,747,052,288.98
<b>TOTAL</b>				<b>72,042,503,785.13</b>

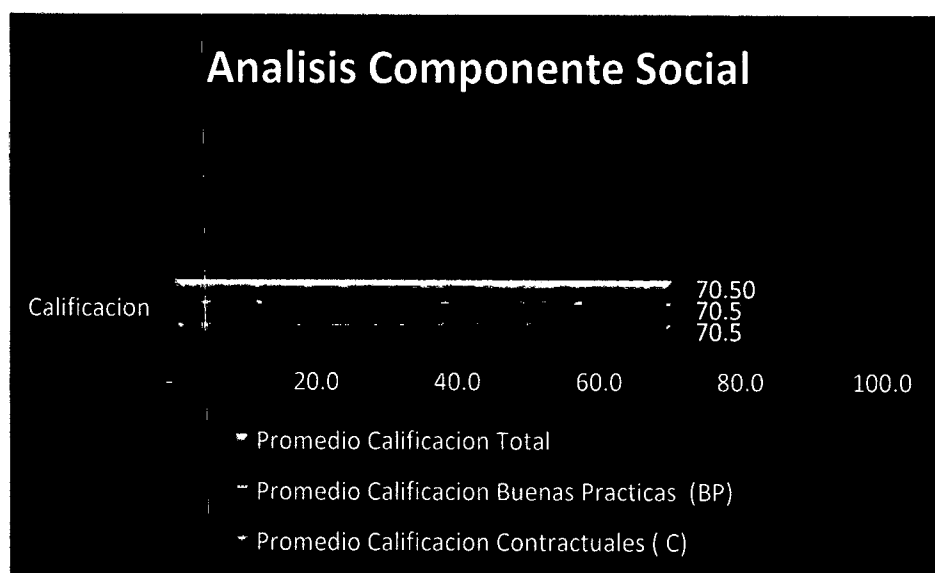
Hay que resaltar que los recursos que se liberan, en su totalidad no van destinados para la inversión y ejecución de obras; se destinan para pago de capex, opex, pago de deudas y amortización del capital por la emisión de bonos; este último se hizo con la finalidad de obtener recursos para financiar el proyecto en su etapa inicial.

**14 Desempeño del componente social:**

**Calificación obtenida: 70.5**

El 28 de agosto del presente año se continuó con el recorrido por el peaje de Chinauta y en el CCO de Melgar se procedió a evaluar la MED predial, financiero y social de la interventoría encargada del proyecto Bosa-Granada-Girardot:

**Ilustración 4. Análisis social**



En el componente social, cada uno de los puntos que se evaluaron, encontramos que la interventoría cuenta con todos los soportes del seguimiento que en esta materia ha realizado, tales

como: informe social sobre los derechos de petición, actas de seguimiento PQR's, listas de chequeo, informe trimestral del personal mínimo del concesionario, requerimientos que la interventoría le ha hecho al concesionario en esta materia, cuadro de seguimiento a las oficinas de atención al usuario, listados del control de la mano de obra.

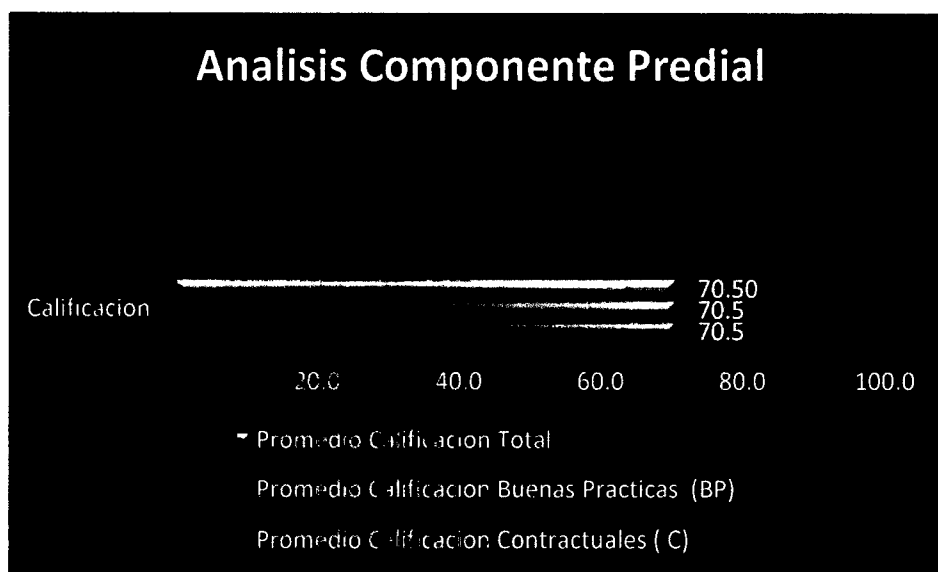
Dentro de los criterios evaluados encontramos los siguientes:

- Revisión del personal mínimo de concesionario en el área social.
- Oficinas de atención al usuario del concesionario.
- Control del plan de gestión social del concesionario.
- Control mano de obra.
- Seguimiento trámites de peticiones, quejas hacia el concesionario por parte de la comunidad.
- Cumplimiento de obligaciones contractuales a nivel social.
- Seguimiento y asistencia a reuniones sociales de la concesión.
- Análisis de indicadores sociales de la concesión.
- Verificación de afectación económica y social.

## 15 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 70.5

Ilustración 5. Análisis predial





En el componente predial se evaluó que cada criterio analizado contara con los soportes de rigor, tales como: formatos de verificación predial, registros fotográficos, archivos de AutoCAD, fichas prediales, expediente de la gestión global, verificación digital de las áreas entregadas, actas, archivos de control de cobros, tira predial, requerimientos que la interventoría le ha hecho al concesionario en esta materia, informe de interventoría.

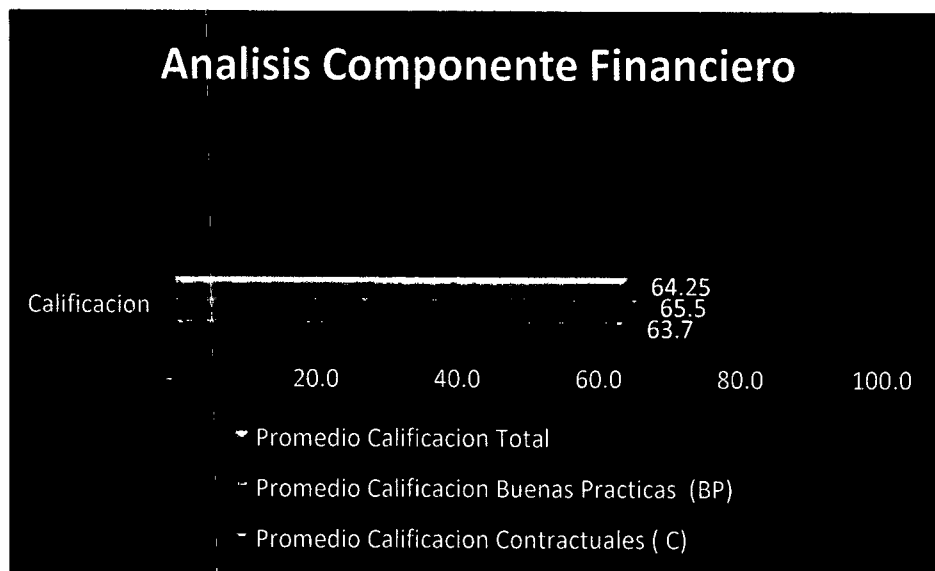
Dentro de los criterios evaluados encontramos los siguientes:

- Verificación documental y en campo de adquisición predial.
- Registros de control.
- Verificaciones en actas de entrega.
- Actas de restitución para mantener condiciones de funcionamiento predios.
- Control de cobros.
- Seguimiento de la gestión predial del concesionario.
- Control gráfico de adquisición.
- Control de áreas de gestión predial.
- Solicitud de información actualizada.
- Metodología para el control de invasiones.

## 16 Desempeño del componente financiero:

Calificación obtenida: 64.25

Ilustración 6. Análisis financiero



Se constató que la interventoría realiza el seguimiento financiero al patrimonio autónomo del Fideicomiso, ya que el concesionario se ha negado a suministrar los estados financieros así como lo dejamos constar al comienzo del presente informe.

Dentro de los criterios analizados tenemos los siguientes:

- Seguimiento a la información financiera del concesionario.
- Controles financieros.
- Información de ejecución del contrato dentro de los estados financieros del fideicomiso.
- Diagnostico estratégico del concesionario.
- Contenido del diagnóstico estratégico.
- Reporte del perfil de la deuda.
- Control mensual del recaudo.
- Revisión informes de fideicomiso.
- Comités de fiducia.
- Informes de formatos financieros ANI.
- Idoneidad personal del área.
- Modelo financiero del concesionario.
- Claridad en los conceptos y lineamientos del área especializada.
- Monto de las inversiones efectuadas por el concesionario es reportado por la ANI.
- Se examina que no hay violación a los LA/FT.
- Contenido financiero en el informe mensual.

#### 17 Verificación a pólizas de seguro:

El 29 de agosto se revisaron las pólizas de seguro, como las describimos a continuación:

- ✓ **Pólizas de la etapa de construcción del contrato básico:**

<b>Pólizas del contrato básico etapa de construcción</b>	<b>Póliza N°</b>	<b>Vigencia Hasta</b>	<b>Valor Asegurado</b>
Cumplimiento	40728227-5	31/12/2014	61,096,632,631.00
Salarios, prestaciones sociales	40728227-5	30/06/2017	30,548,316,316.00

- ✓ **Pólizas de la etapa de operación y mantenimiento del contrato básico:**

Pólizas del contrato básico etapa de operación y mantenimiento	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Cumplimiento	4078228-2	01/07/2019	1,414,471,292.00
Salarios, prestaciones sociales	4078228-2	30/06/2021	787,860,510.00
Trayecto 1	4078228-2	01/07/2019	35,361,781
Trayecto 2	4078228-2	31/12/2018	35,361,781
Trayecto 3	4078228-2	31/12/2018	35,361,781
Trayecto 4	4078228-2	01/07/2019	70,723,565
Trayecto 5	4078228-2	01/07/2019	141,447,129
Trayecto 6	4078228-2	01/07/2019	212,170,694
Trayecto 7	4078228-2	01/07/2019	141,447,129
Trayecto 7A	4078228-2	17/11/2014	
Trayecto 7C	4078228-2	17/11/2014	
Trayecto 8	4078228-2	01/07/2019	141,447,129
Trayecto 8A	4078228-2	17/11/2014	
Trayecto 9	4078228-2	01/07/2019	459,703,170
Trayecto 9B	4078228-2	17/11/2014	
Trayecto 10	4078228-2	01/07/2019	70,723,565
Trayecto 11	4078228-2	01/07/2019	70,723,565

En la anterior póliza se puede observar que faltan los valores asegurados de los trayectos 7, 7C, 8A y 9B.

- ✓ **Pólizas de responsabilidad civil del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:**

Pólizas de responsabilidad civil del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado

Básico RC	12290555	01/07/2014	5,000,000,000
RC Gastos médicos	12290555	01/07/2014	500,000,000
RC Patronal	12290555	01/07/2014	500,000,000
RC vehículos propios y no propios	12290555	01/07/2014	1,000,000,000

La póliza de responsabilidad civil del contrato básico se encuentra vencida, ya que su fecha de vigencia es hasta 1 de julio de 2014.

- ✓ **Póliza de estabilidad del trayecto 2 del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:**

Pólizas de estabilidad del trayecto 2 del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	1007665-3	17/01/2019	727,128,794.94

- ✓ **Póliza de estabilidad del trayecto 3 del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:**

Pólizas de estabilidad del trayecto 3 del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	1007660-7	17/01/2019	727,128,794.94

- ✓ **Póliza de estabilidad del trayecto 10 del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:**

Pólizas de estabilidad del trayecto 10 del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	16889	28/01/2014	1,423,926,844.00

En la anterior póliza de estabilidad del trayecto 10 se encuentra vencida, ya que su fecha de vigencia es hasta 28 de enero de 2014.

- ✓ **Póliza de estabilidad del trayecto 7A del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:**

Pólizas de estabilidad del trayecto 7A del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	0557543-9	30/11/2014	916,863,018.00

- ✓ Póliza de estabilidad del trayecto 7C del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:

Pólizas de estabilidad del trayecto 7C del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	0557546-4	30/11/2014	512,821,688.00

- ✓ Póliza de estabilidad del trayecto 8A del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:

Pólizas de estabilidad del trayecto 8A del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	0557582-6	30/11/2014	842,845,431.00

- ✓ Póliza de estabilidad del trayecto 9B del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento:

Pólizas de estabilidad del trayecto 9B del contrato básico	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Estabilidad de obra	0557582-6	30/11/2014	2,222,047,997.00

- ✓ Póliza de cumplimiento del Otrosí No. 18:

Pólizas de cumplimiento del Otrosí No. 18	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado

Cumplimiento	22525	01/03/2015	13,174,475,696.00
Buen manejo del anticipo	22525	31/12/2013	32,239,809,358.00
Salarios y prestaciones sociales	22525	31/12/2017	3,293,618,924.00

En la póliza de cumplimiento del Orosí No. 18, la cláusula de buen manejo del anticipo se encuentra vencida, ya que su fecha de vigencia es hasta el 31 de diciembre de 2013.

✓ **Póliza de responsabilidad civil extracontractual del Orosí No. 18:**

Pólizas de responsabilidad civil extracontractual del Orosí No. 18	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Predios, laborales, operacionales	1000340	30/06/2016	12,945,169,499.00
RC patronal	1000340	30/06/2016	1,000,000,000.00
Contratistas y subcontratistas independientes	1000340	30/06/2016	5,680,000,000.00
RC Gastos médicos	1000340	30/06/2016	50,000,000.00
RC vehículos no propios	1000340	30/06/2016	1,000,000,000.00
RC vehículos propios	1000340	30/06/2016	1,000,000,000.00

✓ **Póliza de cumplimiento Adicional No. 1:**

Pólizas de cumplimiento Adicional No. 1	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Cumplimiento	300001330	12/10/2014	12,495,478,631.00
Salarios y prestaciones sociales	300001330	12/10/2017	6,247,739,009.00

✓ **Póliza de responsabilidad civil Adicional No. 1:**

Pólizas de responsabilidad civil del Adicional No. 1	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Predios, laborales, operacionales	1000339	30/10/2014	1,703,176,244.00
RC patronal	1000339	30/10/2014	300,000,000.00
Contratistas y subcontratistas independientes	1000339	30/10/2014	1,703,176,244.00
RC Gastos médicos	1000339	30/10/2014	200,000,000.00
RC vehículos no propios	1000339	30/10/2014	500,000,000.00
RC vehículos propios	1000340	30/10/2014	500,000,000.00

### 18 Ingreso por Peajes:

Es notable el desinterés por parte del concesionario de llevar a buen término el cumplimiento del contrato, puesto que se encuentra próximo a alcanzar el ingreso esperado establecido en el contrato de concesión.

El concesionario esperaba recibir durante la ejecución del contrato por concepto de ingresos de peajes a precios constantes de 31 de diciembre de 2012, la suma de \$882.000.000.000=. A junio de 2014, el ingreso generado acumulado ascendía a \$758.178.024.933=, que corresponde al 85,96% del total del ingreso esperado.

Contractualmente el contrato de concesión va hasta el año 2020, no obstante, según las proyecciones se espera obtener el ingreso esperado en septiembre de 2015, lo que conllevaría a una causal de terminación del presente contrato como se ilustra en el cuadro siguiente:

Tabla 27. Ingreso de Peajes

CONCEPTO	VALOR	PORCENTAJE
Ingreso esperado	882,000,000,000.00	100%
Ingreso generado	758,178,021,933.00	85.96%

### 19 Indicadores Financieros del Patrimonio Autónomo:

En primera instancia, en la realización de esta Auditoría se solicitaron los Estados Financieros al concesionario autopista Bogotá – Girardot mediante oficio radicado No 2014-102-014928-1, el concesionario respondió mediante el comunicado con radicado No. 2014-409-040825-2, ante la

constante negativa de entregar los estados financieros por parte del concesionario, la jefatura de control interno emitió un oficio al área de defensa judicial de la ANI con radicado No 2014-102-007959-3, para que adelante las acciones judiciales del caso y exigir la exhibición de los estados financieros del concesionario.

A razón de que el concesionario no mostró sus estados financieros, se realizó un análisis a los indicadores financieros del patrimonio autónomo constituido en la Fiduciaria Fiduoccidente con corte a 30 de junio de 2014.

Los indicadores financieros analizados son: capital de trabajo, índice de liquidez, indicador de apalancamiento.

- **Capital de trabajo:** El capital de trabajo son los recursos que requiere la empresa para operar. Estos recursos son requeridos para cubrir necesidades de la empresa a tiempo y el Fideicomiso tiene un pasivo corriente superior al activo corriente, por lo que sus activos corrientes con corte a 30 de junio de 2014 no son suficientes para cubrir las necesidades de operación, generando una situación de iliquidez. Es decir, que en estos momentos el concesionario **No** cuenta con respaldo para cubrir sus deudas a corto plazo; al no poder cubrir las necesidades del capital de trabajo es apremiante recurrir a fuentes de financiación para subvencionar la falta de liquidez, ya sea por capitalización de los socios o adquiriendo nuevos pasivos, solución que acentuaría aún más la causa del problema. Su capital de trabajo fue de -\$55.322 millones a 30 de junio de 2014. El resultado de este indicador fue negativo.
- **Índice de liquidez:** La capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras, sus proveedores, empleados, entre otros. Entre más alto (mayor a 1) sea el resultado, más solvente es la empresa. A 30 de junio de 2014 se contaba con 0.74 pesos disponibles por cada peso de deuda.
- **Indicador de apalancamiento o razón de endeudamiento:** Mide la proporción de los activos que están financiados por terceros. Hay que tener en cuenta que los activos de una entidad están financiados por los socios o bien por terceros (proveedores o acreedores). A 30 de junio de 2014 el nivel de apalancamiento era de 88.21%, este porcentaje quiere decir la participación que tienen los acreedores sobre los activos totales de la empresa.

## 20 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES APENDICE

A región seguido se detallan las siguientes observaciones y recomendaciones:

- ✓ En cuanto al plan de mejoramiento se observó que ningún hallazgo fue subsanado en su totalidad y el porcentaje de avance es muy bajo; esto se debe a que algunos puntos se encuentran a la espera de un fallo de laudo arbitral y en otros casos al desinterés del concesionario por cumplir a cabalidad con el objeto del contrato de concesión.




- ✓ Se observó que cuatro (4) de las cinco (5) empresas que conforman el concesionario autopista Bogotá-Girardot se encuentran con problemas de embargo y prenda de las acciones, es decir, que se hace una retención de las acciones por una orden judicial para asegurar la satisfacción de una deuda, por tanto, podemos dilucidar ante la negativa del concesionario de exhibir sus estados financieros, que el concesionario no tiene los recursos ni la capacidad financiera para continuar con la ejecución del contrato de concesión.
- ✓ Álvarez y Collins S.A, es la única empresa que tiene el desembargo del 100% de sus acciones pero si miramos más allá del proyecto Bogotá – Girardot, nos encontramos que el Sr. Carlos Collins socio de la firma citada anteriormente, tiene otros proyectos con el estado en donde ha incumplido con sus obligaciones contractuales y se le ha pedido la caducidad del contrato. En este caso no es distinto el panorama, el contratista podría seguir si acredita que tiene el dinero disponible con destinación específica, en caja o en una fiducia, pero no ha sido posible que demuestre la estructura operativa para cumplir en un nuevo plazo si se le daría.
- ✓ Ante el constante desplazamiento del cronograma de obras por parte del concesionario, se han implementado las sanciones y retenciones del caso por los trayectos o subtrayectos incumplidos, tal como lo cita el contrato de concesión.
- ✓ Se evidenció que una vez el concesionario ha cumplido a cabalidad con la entrega de un subtrayecto, la ANI autoriza la liberación de los recursos retenidos de dicho subtrayecto, esto con el fin de darle liquidez al proyecto y así seguir con la ejecución de las obras pero aun así observamos que estas están paralizadas e inconclusas.
- ✓ Se analizó el componente social y predial y la interventoría acreditó todos los soportes que sustentan cada uno de los criterios evaluados, tales como: informe social sobre los derechos de petición, actas de seguimiento PQR's, listas de chequeo, informe trimestral del personal mínimo del concesionario, requerimientos que la interventoría le ha hecho al concesionario en ambas materias, cuadro de seguimiento a las oficinas de atención al usuario, listados del control de la mano de obra, formatos de verificación predial, registros fotográficos, archivos de AutoCAD, fichas prediales, expediente de la gestión global, verificación digital de las áreas entregadas, actas, archivos de control de cobros, tira predial.  
Es de resaltar que en el componente predial la mejora fue significativa con respecto a la anterior auditoría, al pasar de una valoración de 47.58 a 70.5. El componente social tuvo una leve mejoría al pasar de 68,42 a 70.5.
- ✓ En cuanto al componente financiero falta mejorar en algunos criterios, no fue posible verificar que el concesionario haya remitido la información del SARLAFT (Sistema de administración del riesgo del lavado de activos y de la financiación del terrorismo).
  - No se evidenció la asistencia a los comités de fiducia, ya que no fue posible consultar las actas a pesar de que se solicitaron en el comunicado que se envió previamente a la visita de auditoría.
  - No se hace un reporte del perfil de la deuda de la concesión (monto de la deuda, tipos de crédito, entidades, plazos, tipos de interés, reestructuraciones de la deuda, entre otros).
  - La interventoría no cuenta con el modelo financiero del concesionario para su análisis y seguimiento periódico.

- La valoración del componente financiero pasó de 59.25 a 64.25, quedando varios aspectos por mejorar como se esbozó en los párrafos anteriores.
- ✓ En cuanto a las pólizas de seguro, evidenciamos las siguientes observaciones:
  - En la póliza de seguro cumplimiento No. 40728227-5 de la etapa de construcción se puede observar que faltan los valores asegurados de los trayectos 7, 7C, 8A y 9B.
  - La póliza de responsabilidad civil del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento se encuentra vencida, ya que su fecha de vigencia es hasta 1 de julio de 2014.
  - La póliza de estabilidad del trayecto 10 del contrato básico en la etapa de operación y mantenimiento se encuentra vencida, ya que su fecha de vigencia es hasta 28 de enero de 2014.
  - En la póliza de cumplimiento del Otrosí No. 18, la cláusula de buen manejo del anticipo se encuentra vencida, ya que su fecha de vigencia es hasta el 31 de diciembre de 2013.
- ✓ Se constató que el concesionario está próximo a alcanzar el ingreso esperado estipulado en el contrato de concesión, es decir, que el recaudo o contraprestación se dio mucho antes del tiempo proyectado, inicialmente se había fijado como fecha el año 2020 y por el comportamiento que se ha mantenido en el ingreso de peajes se espera que para septiembre de 2015 se alcance esta meta.
- ✓ Se analizaron los indicadores financieros del fideicomiso, de los cuales se tuvieron en cuenta: el índice de liquidez, capital de trabajo e indicador de apalancamiento.
- ✓ El resultado de cada uno de ellos es lesivo, puesto que todos están por debajo del margen aceptable para permitir que una empresa opere en condiciones razonables.

Lo que nos permite concluir que el concesionario no tiene capital de trabajo porque no cuenta con respaldo para cubrir sus deudas a corto plazo, presenta problemas de liquidez porque no tiene la capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras, sus proveedores, empleados, entre otros; y por último, su nivel de apalancamiento arrojó que tiene comprometido el 88,21% de sus activos totales para el respaldo de sus acreedores. Esto, sumado a la situación financiera que actualmente enfrentan las empresas que componen al concesionario autopista Bogotá – Girardot, nos lleva a deducir que el proyecto no tiene las capacidades financieras óptimas para seguir operando y a razón de ello, es lo que estamos observando hoy en día, obras atrasadas, inconclusas y un sin número de incumplimientos por parte del concesionario.

Este informe es una herramienta de trabajo que contribuye al mejoramiento de la gestión de la Agencia Nacional de Infraestructura frente a las metas planteadas por la Presidencia de la República para el cuatrienio 2010-2014.

Atentamente,

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

Proyectó: Luz Jeni Fung Muñoz - Contratista Control Interno.  
Javier Leon Herazo - Contratista Control Interno.

## ANEXO 1.

# REGISTRO FOTOGRAFICO

**ANEXO FOTOGRAFICO COMENTADO**



Se anexa registro fotográfico, de seguimiento al seguimiento registrado por el supervisor e interventor de la concesión Vial **BOSA GRANADA GIRARDOT**

<b>ITEM : Técnico</b>	<b>ITEM : Técnico</b>
Foto 1:	Foto 2:
FECHA : Agosto de 2014	FECHA : Agosto de 2014
DETALLE: Verificación de obligaciones contractuales en ambulancia, ubicada en el peaje de Chusacá.	DETALLE: Intersección túnel de servicio (ventana) ubicado en el K88+140, sirve como túnel de servicio o emergencia durante la etapa de operación, ya que se puede acceder de forma rápida a su parte media

<b>ITEM : Técnico</b>	
FOTO 3:	Foto 4 :
FECHA : Agosto de 2014	
DETALLE: Centro de control del túnel, donde se verifica el correcto funcionamiento del túnel.	

<b>ITEM : Técnico</b>	<b>ITEM : Técnico</b>
Foto 5	Foto 6
FECHA : Agosto de 2014	FECHA : Agosto de 2014
DETALLE: Equipos de comprobación de video de la interventoría, de acuerdo a la verificación cumple con parámetros contractuales.	DETALLE: comprobación de funcionamiento de UPS.

<b>ITEM : Técnico</b>	<b>ITEM : Técnico</b>
Foto 7	Foto 8
FECHA : Agosto de 2014	FECHA : Agosto de 2014
DETALLE: Verificación de estación de peaje, de periféricos de vía, infraestructura y cumplimiento de riesgos asociados al recaudo.	DETALLE: Verificación de vehículos contractuales y la identificación ANI.

<b>ITEM : Técnico</b>	<b>ITEM : Técnico</b>
Foto 9	Foto 10
	
FECHA : Agosto de 2014	FECHA : Agosto de 2014
<p>DETALLE: Inestabilidad Geológica ubicada en el K44+500: la fecha programada para su culminación era el 4 de agosto de 2014. Se realizó por parte de la firma concesionaria un muro en suelo reforzado con geotextiles. Esta estructura de acuerdo a lo evidenciado en la visita presenta fallos ocasionando deslizamientos en la pata del talud, esto conlleva a la restricción vehicular en un carril de la doble calzada.</p>	<p>DETALLE: Como ya se señaló en el punto 6.2.1 del presente informe, la firma concesionaria tiene pendiente la entrega de los estudios, diseños y de la infraestructura de varios puentes peatonales de acuerdo a su obligación contractual.</p>