

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-003495-3
Fecha: 16/03/2015 11:54:56->102
FUN: GERMAN CORDOBA ORDON-600
Anexos: Informe Bosa-Granada-Girardot (PEI6)



Bogotá D.C.

PARA: Dr. GERMAN CORDOBA ORDOÑEZ
Vicepresidente. Gestión Contractual

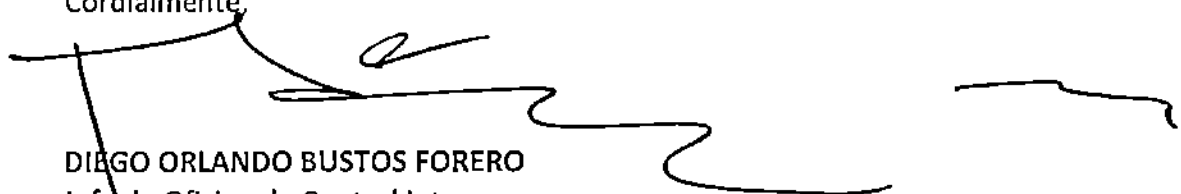
DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

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

Apreciado Doctor Córdoba:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación al seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Bosa – Granada - Girardot (PEI 6) realizada el día 24 de febrero de 2015, dando cumplimiento al Plan de evaluación independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.


Cordialmente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

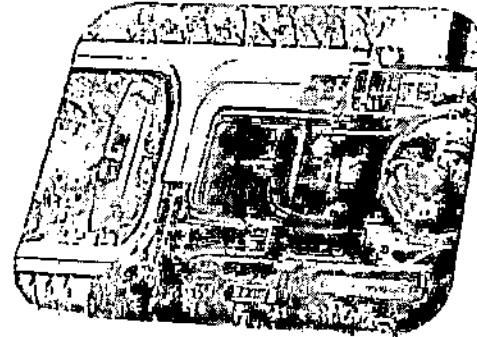
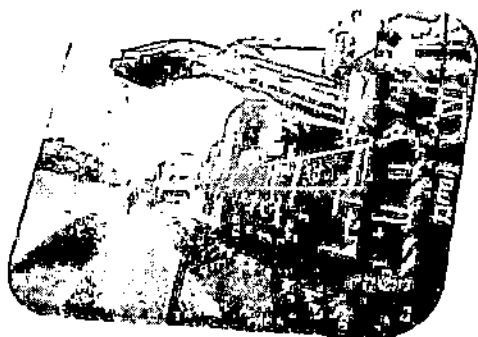
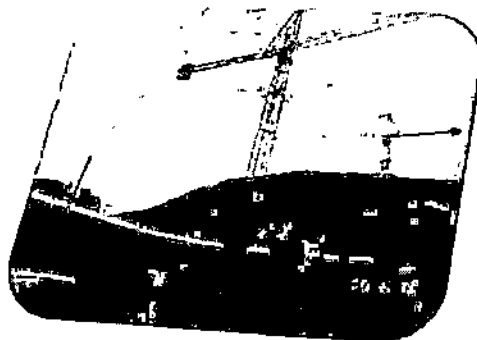
C.C. Juan Gabriel Cisneros Llanos – Gerente infraestructura de Transporte.
Luis Antonio Rodriguez - Supervisor Concesión

Anexo: informe. (17 folios)

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno. 
Nro Borrador: 2015 10 2000 5358
GADF-F-010

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)

2015

TABLA DE CONTENIDO

1	OBJETIVOS	5
2	ALCANCE	5
2.1	Componentes analizados	6
2.2	Información de los contratos	6
3	METODOLOGÍA	8
3.1	Metodología empleada	8
3.2	Información relacionada y verificada.....	9
4	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	9
5	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
6	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	11
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la auditoría	11
6.2	Descripción del proyecto a auditar	12
6.3	Temas abordados de manera específica:	14
6.4	Consideraciones principales de la auditoría	19
6.5	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente	19
6.6	Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor.....	19
6.7	Revisión del plan de mejoramiento por procesos.....	19
7	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	22
7.1	Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría	25
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	27
7.1.2	Desempeño del componente técnico.....	28
7.1.3	Desempeño del componente aforo y recaudo	31
7.1.4	Desempeño del componente predial	31
8	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	32
8.1	Para la Interventoría	32
8.2	Para el Supervisor	33

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.....	6
Tabla 2 – Plazos estimados.....	7

Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora	7
Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	8
Tabla 5 - Antecedentes informes Contraloría General de la República	10
Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 7 - Temas programados de Auditoría.....	11
Tabla 8 - Descripción de tramos.....	13
Tabla 9 - Relación de observaciones y su avance.....	20
Tabla 10 -Resultados de calificación MED de octubre de 2013.....	23
Tabla 11. Resultados de calificación MED de agosto de 2014	24
Tabla 12. Resultados de calificación MED de febrero de 2015.....	24

ÍNDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS

Ilustración 1. Mapa del Proyecto.....	14
---------------------------------------	----

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.¹

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.

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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), la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 9 de febrero de 2014, remitido a las partes involucradas en donde se relacionó la concesión a auditar y la información solicitada.

1 OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado Plan de Acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, sumado 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 del proyecto carretero en mención, realizada el día 24 de febrero de 2014, en cabeza del auditor designado para el efecto, el Ingeniero Iván Mauricio Mejía Alarcón.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio Interventoría Concesiones 2012 es valioso en la presente auditoría, en vista de que ya se le había practicado auditoría en dos oportunidades, en octubre de 2013 y en agosto de 2014, lo cual permite analizar una trazabilidad en los diferentes aspectos que se evalúan para determinar patrones de eventual mejoramiento. La aplicación de 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 determinan el comportamiento que ha tenido el contrato, su interventoría y supervisión en los últimos años.

Igualmente se realizó verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.

2 ALCANCE

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

2.1 Componentes analizados

En el presente informe se presentan los resultados de la evaluación del componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, predial, social, aforo-recaudo y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por tercera ocasión a esta misma interventoría, lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con objeto de las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores. El resultado y análisis se presentará en el ítem 7 y 8, que se relaciona en este informe.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de las atenciones de los fundamentos (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

La auditoría realizada en esta ocasión surge por la coyuntura de temas relevantes para la concesión, como lo es la incidencia de uno de los socios de la concesión en la caducidad de un contrato de gran relevancia (Túnel de la Línea) con otra entidad del Estado adscrita al Ministerio de Transporte (INVIAS), también debido a la reversión de la concesión al Estado, prevista para el mes de septiembre de 2015, de acuerdo a la proyección dada por la interventoría en el mes de noviembre sobre la obtención del ingreso esperado; motivos suficientes para verificar las actuaciones tanto de la interventoría como de la supervisión en estos y otros aspectos a auditar.

2.2 Información de los contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 del mismo año, 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 –	GG-040 DE 2004	CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT S.A.

	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.		
INTERVENTOR	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
SUPERVISOR	Contratista Agencia Nacional de Infraestructura. (Vicepresidencia Ejecutiva)		Alfredo Camacho Salas * Luis Antonio Rodriguez *

***Nota:**

En el mes de febrero de 2015, el supervisor que venía manejando el proyecto, Ing. Alfredo Camacho Salas, hace entrega de la supervisión al Ing. Luis Antonio Rodriguez quien en adelante estará al frente. De esta manera, la información solicitada para la auditoría y los diferentes requerimientos documentales, se manejó a través de ambos supervisores dada esta transición.

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	
Iniciación etapa operación	25 de Octubre de 2014	Incumplido
Fecha de reversión	24 de Octubre de 2020	Se estima alcanzar ingreso esperado en septiembre de 2015.**

****Nota:**

La fecha de la reversión relacionada surge luego de la alerta dada por la interventoría al superar el 90% del ingreso esperado en el mes de Noviembre de 2014; la proyección realizada estima para el mes de Septiembre de 2015 la obtención del 100% del ingreso esperado y a su vez la reversión.

Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio Interventoría Concesiones 2012
Representante Legal	Andrés Manrique
Valor inicial del Contrato	\$ 11.012'084.020
Tiempo	53 meses
Fecha de Inicio del Contrato	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%
TOTAL	100%

3 METODOLOGÍA.

3.1 Metodología empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin.

Se resalta en éste punto la información allegada y que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; en esta oportunidad la auditoría se centró en una verificación documental y no se llevó a cabo recorrido físico a la obra dado que recientemente (agosto de 2014) se realizó una auditoría integral que centró sus esfuerzos en la visita de campo; sin embargo, las obras que se vienen ejecutando, aun cuando representan un porcentaje muy bajo, fueron verificadas en la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 9 de febrero de 2015. La información relacionada y revisada es:

- ✓ 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 aprobación 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.
- ✓ PMI aplicable a la vigencia 2015 (actualizado en febrero).

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

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

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: No se llevó a cabo visita de campo; sin embargo, se constataron los avances del periodo evaluado mediante registro fotográfico y fílmico que rutinariamente lleva a cabo la interventoría.

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 correo electrónico del 9 de febrero de 2015 generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia Ejecutiva y el supervisor del proyecto a auditar. Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a solicitar evidencias documentales durante la reunión de auditoría a medida que se abordaba cada tema, es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registro fotográfico, registro fílmico, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría.

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 210.²
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar.

² Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

- ✓ Oferta económica del consorcio de interventoría auditado.
- ✓ Contrato de interventoría a auditar.

5 VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO³; 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 2015.

Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	33	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	64%

Tabla 6 - 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	Solicitud de información PRF No. 099-2013-2014-04305-AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI. Informe estado actual de la concesión.	Realizado
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Producto de la evaluación de la MED efectuada en agosto de 2014 cuenta con 16 observaciones, las cuales serán verificadas en el ítem 6.6 del presente informe.	En ejecución

³ Sistema de gestión documental Interno - ANI

6 DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la auditoría

Se estableció el martes 17 de febrero una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente.

Se relaciona a continuación el cronograma inicial para la auditoría del proyecto:

Tabla 7. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Desplazamiento a oficinas de interventoría – Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	24/02/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen de la interventoría	24/02/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	24/02/2015	09:00 a.m.
MED gestión jurídica	24/02/2015	10:00 a.m.
MED gestión técnico operativo	24/02/2015	11:00 a.m.
MED gestión ambiental	24/02/2015	2:00 p.m.
MED gestión predial	24/02/2015	3:00 p.m.
MED gestión social	24/02/2015	4:00 p.m.
Reunión de cierre	24/02/2015	5:00 p.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del consorcio CIC 2012 en la ciudad de Bogotá; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido de Diciembre de 2014 y Enero de 2015.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, en este caso se comenta la incidencia de ser una auditoría documental, verificando observaciones, no conformidades y aspectos por mejorar resaltados en la auditoría integral realizada en Agosto de 2014; adicional a esto, la coyuntura del proyecto instó a que la Oficina de Control Interno decidiera llevar a cabo esta auditoría por temas como los siguientes:

- Incidencia de los socios de la concesión en el proyecto del túnel de la línea, medida que impactaría el normal desarrollo del proyecto por los recientes acontecimientos con dicho contrato.
- Alerta dada por la interventoría sobre el 90% de obtención del ingreso esperado y la proyección a cumplimiento del valor en septiembre de 2015, situación que evidencia tomar acciones respecto a la reversión del proyecto hacia la entidad y la aplicación del Manual de Reversión.
- Proceso de caducidad del contrato generado a raíz de un fallo de la Contraloría General de la República y dirimido en el mes de enero por pago de la Concesión.

- No cumplimiento del índice de estado en ninguno de los tramos que tiene la concesión.
- Controversias en las actividades no ejecutadas en el túnel Guillermo León Valencia.
- Incumplimiento reiterado en la ejecución de puentes peatonales en diferentes trayectos.

Bajo este contexto se da inicio a la Auditoría, en la cual, se realiza un enfoque diferente al realizado en meses pasados abordando con percepciones generales que se tienen del proyecto, según la documentación analizada; siendo esta parte fundamental en el ejercicio a realizar.

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

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

- Informe de verificación de los expertos y/o especialista de la firma interventora.
- Informes de auditorías anteriores practicadas por parte de la Oficina de Control Interno.
- Personal idóneo por parte de Interventoría para revisar las diferentes áreas a auditar (técnico, jurídico, financiero, ambiental, predial, social, operaciones, entre otras).

6.2 Descripción del proyecto a auditar

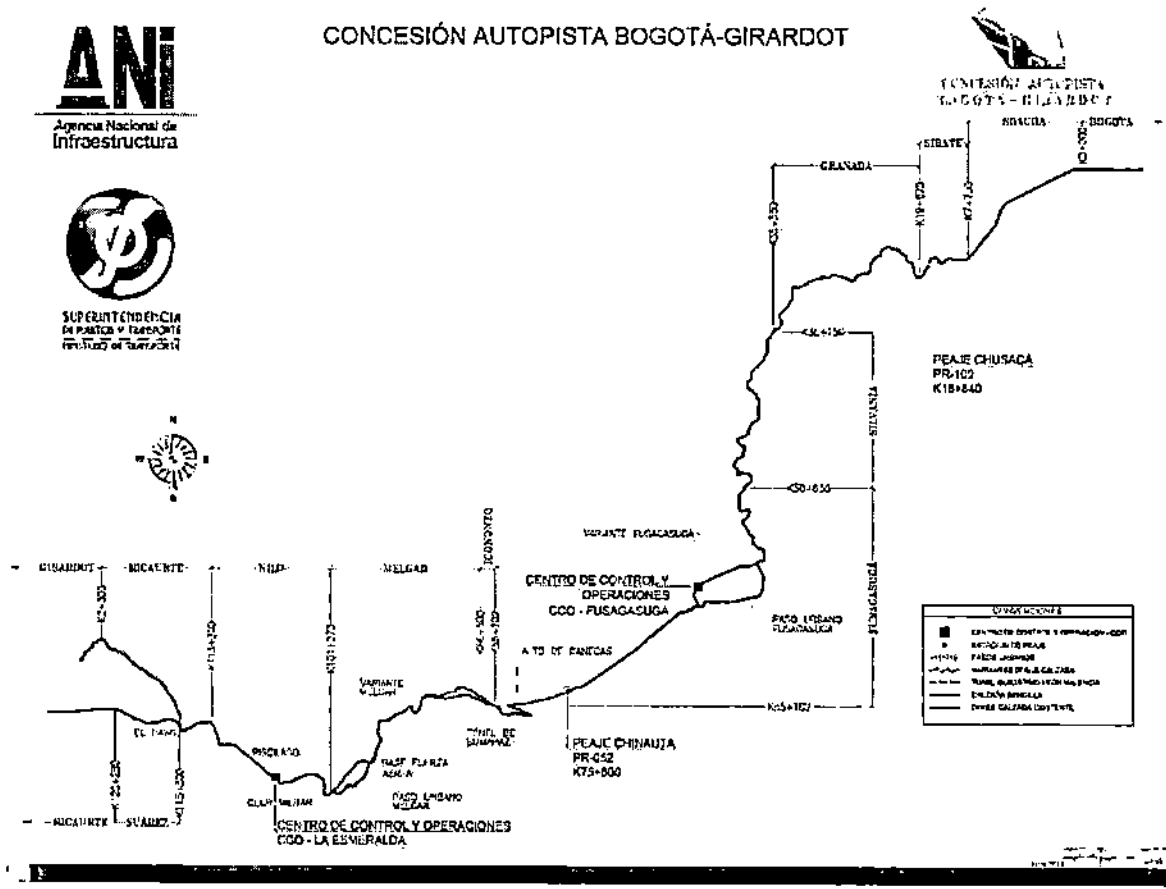
En lo referente a la descripción del proyecto es relevante indicar que la vía concesionada consta hoy en día de un corredor en doble calzada, el cual tiene como punto de partida el Municipio de Soacha, uniéndola con los principales municipios del sur de Cundinamarca y con el departamento del Tolima.

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

Tabla 8 – 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
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

Ilustración 1. Mapa del Proyecto



Fuente: www.bogotagirardot.com

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.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Incidencia de los socios de la concesión en el proyecto del túnel de la línea, medida que impactaría el normal desarrollo del proyecto por los recientes acontecimientos con dicho contrato. Esta situación que actualmente se presenta pone en alerta no solo a la entidad sino a la interventoría y supervisión, debido a que la participación de la firma Alvarez y Collins S.A. con un 25% dentro de la sociedad concesionada; la medida adoptada por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, recalca de manera directa las actuaciones que se presenten en la ejecución del proyecto ya que denotaría una sucesión de dicha participación en un tercero que supla técnica y financieramente las condiciones aportadas por este socio; sin embargo aún no se ha puesto en firme la

declaratoria de caducidad y las implicaciones que tendría la firma en todos los contratos con el Estado, puesto que se encuentra en etapa probatoria y pendiente de dejar en firme dicho fallo que repercutiría en más de una entidad estatal. Por parte de la interventoría no ha sido notificada ninguna actuación respecto a dicho suceso, sin embargo, así como en su momento se dio el caso de las empresas asociadas al grupo Nule, en este momento de requerir tener un socio nuevo para la concesión se estará al frente del caso de manera estricta y certera, por el cumplimiento de funcionalidad que representa este porcentaje dentro de la concesión.

Asimismo, la Oficina de Control Interno mediante memorando 2015-102-001171-3 del 28 de enero de 2015, pone en consideración la situación acontecida a la Vicepresidencia Jurídica de la entidad, para tomar las acciones correspondientes que deriven de las actuaciones que se puedan dar por el fallo proferido frente a este contrato, impactando el normal desarrollo que presenta este proyecto; sin embargo, ante el recurso de reposición instaurado por el contratista se espera la decisión final sobre el fallo.

Al momento de la suscripción de este informe, la auditoría pudo verificar que el INVIAS revocó la decisión de caducidad.

- 6.3.2 Alerta dada por la interventoría sobre el 90% de obtención del ingreso esperado y la proyección del cumplimiento del valor en septiembre de 2015, situación que evidencia tomar acciones al respecto, la reversión del proyecto hacia la entidad y la aplicación del Manual de Reversión, así como todas las incidencias que requiere la liquidación del contrato.**

Tal como lo dio a conocer la interventoría en su informe del mes de noviembre dada la cláusula 16, numeral 16.3 del contrato de concesión, es deber de la interventoría informar el cumplimiento obtenido y la proyección en la cual se cumpla la totalidad del ingreso esperado por parte de la concesión. Frente a este suceso la interventoría ya tiene herramientas para iniciar los procedimientos respectivos a aplicar, basados en el manual de reversión de la entidad, iniciando por los inventarios a realizar tanto de señalización, como de puentes peatonales; sin embargo, el proceso prevé 12 semanas para el alistamiento de reversión, pero en este caso puntual hay obras pendientes por ejecutar, incumplimientos reiterados en actividades a realizar, predios por adquirir y otros por legalizar, lo cual vislumbra una etapa de reversión que puede tomar mayor tiempo al establecido.

- 6.3.3 Proceso de caducidad, luego de iniciarse el proceso de caducidad del contrato de concesión el pasado mes de diciembre, una vez proferido el fallo y aplazada la audiencia donde se tomará la decisión a adoptar, el pasado 19 de enero, la Concesión Autopista Bogotá Girardot canceló a la Contraloría General de la República a título de deudor solidario el valor del fallo de responsabilidad fiscal del proceso 06-09-10, tasado en \$8.924 millones, en que se fundamentó la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI**

para iniciar en el mes de diciembre de 2014 un procedimiento administrativo de caducidad del contrato GG-040-2004.

En la reanudación de la audiencia de caducidad llevada a cabo el día 20 de enero, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI resolvió dar por terminado el procedimiento administrativo de caducidad iniciado y tramitado por dicha agencia contra la Concesión y el contrato GG 040 DE 2004 y dejar sin efectos la resolución 1698 de 2014 mediante la cual declaraba la caducidad del contrato.

Basados en este proceso de caducidad se procedió, tanto en la interventoría como en la supervisión, un plan de acción inmediato como medida preventiva ante la posible reversión temprana por cuenta de la caducidad que se contempla en el contrato de concesión. De esta manera, inicialmente se adelantaron inventarios de algunos de los ítems a recibir y trasladar al Estado ya que los tiempos previstos para esta reversión son muy cortos. Vale la pena aclarar que para llevar a cabo la etapa de reversión debe considerarse un tiempo y personal acorde a lo que se va a recibir, esto se entiende como una labor detallada y especificada de cada uno de los ítems que regresarán al Estado.

- 6.3.4 No cumplimiento del índice de estado en ninguno de los tramos que tiene la concesión, la preocupación que nace en la Oficina de Control Interno respecto a este tema hace que sea uno de los temas prioritarios en la auditoría realizada. El índice de estado con el cual se exigen las condiciones mínimas a mantener la vía, basadas en la aplicación de las especificaciones técnicas, tanto del apéndice 2 del contrato de concesión, referido a la etapa de construcción y el apéndice 3 del contrato de concesión, referido a la etapa de operación y mantenimiento.**

Las mediciones realizadas en octubre de 2013 y junio de 2014, resaltan gran preocupación y son consecuentes con los reportes dados por la interventoría a través de sus informes mensuales. La más reciente evaluación de índice de estado de la vía, refleja unos valores muy lejanos a lo requerido contractualmente bajo la etapa en la que se encuentra el proyecto; debido a esto la Oficina de Control Interno sugiere a la interventoría y supervisión una mayor gestión al respecto, ya que este es un parámetro indispensable para conocer el estado en que se encuentra el corredor concesionado.

La última medición se llevó a cabo en junio de 2014, y los datos que arrojan los diferentes tramos es en promedio 3.54, lo cual dista de las condiciones requeridas contractualmente. Al momento de realizar esta auditoría no se tienen aún los resultados de la siguiente medición, con lo cual de entrada incumple lo acordado contractualmente, numerales 3.4.2 "Índice de estado durante la etapa de construcción" y 3.4.3 "Índice de estado durante la etapa de operación y mantenimiento", las mediciones de índice de estado deben efectuarse cada 6 meses ya sea en la etapa de construcción o en la etapa de operación y mantenimiento.

De acuerdo a lo comentado por la interventoría están cercanos a remitir la nueva evaluación del índice de estado que se dará a conocer para el mes de marzo de 2015. Al contrastar el comportamiento del índice presentado en el informe evaluado, tomando la referencia de la última medición en junio de 2014, se ve una clara disminución del índice, lo cual precisa una falta de mejoramiento y/o mantenimiento en cada uno de los trayectos que no se viene presentando, disminuyendo gradualmente el estado de la vía, lo cual prevé que la nueva medición arroje resultados similares o inferiores a la última medición, dadas las escasas actividades que al respecto se vienen realizando a lo largo del corredor.

Se sugiere llevar a cabo un plan de acción inmediato para mejorar este índice y el estado en general de la vía, ya que no está cumpliendo con lo previsto contractualmente; si bien la interventoría ha aplicado las disminuciones del caso referidas a este incumplimiento, de cara al proceso de reversión es de considerar el estado en el cual se entregará la vía, dado que reiteradamente no se mejoran sus condiciones y el concesionario no viene cumpliendo los mantenimientos respectivos en todos sus trayectos.

- 6.3.5 Actividades no ejecutadas en el túnel Guillermo León Valencia, dentro de los temas pendientes por ejecutar se encuentran actividades como el recubrimiento de los nichos de parqueo del túnel, los cuales no se han llevado a cabo y son objeto de controversia, siendo que estos son contractuales, pero según el concesionario no necesarios para el adecuado funcionamiento y operación del túnel, dicho tema esta abordado en tribunal de arbitramento, el cual tiene a consideración en la evaluación y/o pertinencia de la actividad por cuenta de un tercero acordado entre las partes el cual es la Asociación de Túneles de Colombia – ACTOS. Dicho concepto podrá dirimir la controversia siempre y cuando se acuerde llevar a cabo la consultoría que defina el tema. Es importante que se defina de manera ágil esta determinación teniendo en cuenta las fechas que tiene en este momento el contrato y su reversión pactada a septiembre de 2015, fecha en la cual ya deben estar ejecutados todos los trabajos pendientes a realizar, con miras a que el estado reciba la totalidad de obras a satisfacción sin pendientes por ejecutar.**

El otro problema que aquejan las obras realizadas en el túnel Guillermo León Valencia, son las losas de concreto rígido que presentan daños notorios en un porcentaje importante de la totalidad de las losas; si bien los trabajos de intervención comenzaron en noviembre de 2014, y son enfocados a un mantenimiento correctivo de las fisuras y grietas mediante sellado, solución parcial a las losas en las cuales pudieron ser tratadas de esta manera. Genera preocupación el estado general de todo el túnel ya que las fisuras encontradas en 159 losas no es posible que sean arregladas mediante estos sellos y filtraciones por ser fisuras de mayor gravedad y que su única solución es la demolición y reposición; adicional a lo ya planteado, al generarse un cambio completo de las losas, esto generará cierres parciales del túnel, teniendo en cuenta que este es el corredor con el TPD más alto del país en cualquier época del año lo cual a su turno generará traumatismo al llevar a cabo estas acciones.

Los planteamientos de intervención dados por la concesión y avalados por la interventoría, precisaron trabajos puntuales de sellamiento e impermeabilización en las losas afectadas de manera leve; sin embargo, para las losas afectadas severamente y que precisan cambio dada la época de vacaciones en los meses de diciembre y enero pasados, se llevará a cabo los trabajos de cambio de losas para el mes de abril.

El mal estado de las losas sigue acrecentándose y las soluciones planteadas no son definitivas, lo cual casusa preocupación a la entidad y evidencia falencias presentadas en la ejecución de los trabajos. La interventoría aduce que se presentó un fenómeno natural dada la activación de una falla geológica la cual hizo que se agrietaran y afectaran una cantidad de losas determinada, pero que no incide en la estabilidad y operación normal que lleva a cabo el túnel. La validación de esta información debe presentarse mediante un soporte documental que denote las causas reales de esta afectación y las medidas definitivas ante eventuales sucesos posteriores, debido a que las obras realizadas deben tener duración en el tiempo mayor a la presentada.

- 6.3.6 Incumplimiento en ejecución de puentes peatonales en diferentes trayectos, dentro de las actividades de ejecución de obra que viene adelantando el concesionario se encuentran los puentes peatonales: 34 en total. Causa preocupación el avance intermitente que se viene presentando, siendo que estos a la fecha presentan avances muy pequeños, mes a mes, incluso en muchos casos se tienen frentes inactivos, tal como lo reflejan los informes de supervisión e interventoría. Otra gran preocupación respecto a estos son los puentes que tienen avances del 99%⁴, parecieran estar terminados, pero la interventoría no ha hecho recibo por falta de prueba de carga, situación que se resalta, ya que haciendo caso omiso la concesión poniendo en servicio dichos puentes y en riesgo la seguridad de quienes los vienen utilizando; la interventoría no ha hecho recibo formal dado que no se ha realizado dicho procedimiento. Se sugiere tomar medidas urgentes al respecto ya que se encuentran en esta situación, 14 de los 34 puentes peatonales que se tienen a lo largo del corredor.**

Adicional a esto, la evidencia del avance tan efimero de la construcción de los mismos denota una completa falta de celeridad para el cumplimiento de la ejecución y una falta de planeación que es resaltada en los avances presentados mes a mes, si bien la interventoría ha aplicado las disminuciones respectivas por incumplimiento, es necesario tomar medidas adicionales para evitar este tipo de situaciones.

⁴ Informe Supervisor, Diciembre de 2014

6.4 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:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato 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 de 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.

6.5 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.

6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor

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

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

Tabla 9 – Relación de Observaciones y su avance

H	DESCRIPCION	OBSERVACIONES	%
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.	Para el mes de diciembre se presenta dentro del informe mensual de la interventoría la medición de reflectividad.	80%
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	Si bien se presenta dentro del informe mensual un cronograma de actividades a realizar, debe profundizarse ya que es presentado de manera muy general.	70%
3	Anexar cuadro de seguimiento al mantenimiento contemplado en el ítem 7.1.2 del presente informe identificando cooperativas por tramos.	Se involucra de manera efectiva, y se lleva un adecuado control.	100%
4	Se debe vincular vigilantes con arma de dotación, previa verificación del salvoconducto del personal de vigilancia dispuesto en cada una de las estaciones.	De acuerdo a lo comentado por la interventoría, se involucra; no se verifica en campo por ser auditoría documental.	90%
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.	Se aprobará en el mes de enero y los comentarios respectivos serán formulados junto con la aprobación de la ANI.	80%
6	Se debe anexar el seguimiento celebrado a la página Web del concesionario www.bogotagirardot.com , 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.	Se encuentra al día con la información correcta y actualizada. Se debe verificar los hipervínculos de algunos links ya que no funcionan, como son memoria técnica, correspondencia y gestión predial.	80%
7	Es preciso tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 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.	Se desarrollan en el presente informe.	100%
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.	Si bien la concesión cuenta con un equipo de control propio, no es contractual que la interventoría pueda tener acceso o solicitar acciones pertinentes, únicamente se presenta un informe mensual general de la	100%

		concesión por parte de esta firma, no se evidencia ningún tipo de control a 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.	La medición se presentará hasta el mes de marzo, lo cual evidencia una falencia notoria en el cumplimiento semestral que debe hacerse. Los informes referentes comprometen el estado en el cual se encuentra el corredor por sus bajos resultados.	0%
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.	Se encuentra que la página web de la interventoría funciona adecuadamente y tiene la información estipulada; sin embargo, para el público en general no tiene acceso, solo es viable acceder con usuario y contraseña. Se verificó la información en la visita realizada a las oficinas, pero no fue posible acceder desde un computador público.	50%
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.	Se vienen implementando en los informes posteriores a la auditoría del mes de Agosto y sirven para evidenciar datos concretos de acuerdo a las acciones solicitadas.	100%
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.	Se verifica la aplicación de estos mediante formatos, registro fotográfico, entre otros. Pendiente verificación física en visita.	80%

13	<p>Para los formatos de revisión a estaciones de peaje en la parte operativa se debe incluir en sus ítems de verificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Permanencia de filas de automotores inferiores a lo exigido en el contrato. b. Estructuras. c. Señal con los pesos vigentes. d. Equipo de vigilancia permanente, certificado de calibración. e. Cumplimiento con el porcentaje mínimo de pesaje. f. Capacidad. 	<p>Se verifica la aplicación de estos mediante formatos, registro fotográfico, entre otros. Pendiente verificación física en visita.</p>	80%
14	<p>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.</p>	<p>Se viene aplicando según formatos formulados y completitud de lo allí dispuesto. Se encuentra evidencia del control realizado mediante los formatos junto con los responsables de verificar en las inspecciones.</p>	100%
15	<p>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.</p>	<p>Si bien se controla mediante herramientas tecnológicas asignadas en cada estación, de la misma manera se corrobora físicamente. Pendiente corroboración en visita.</p>	50%
16	<p>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.</p>	<p>En reiteración a la situación presentada, y mediante solicitud del estado de los postes; se reiteran fallas en funcionamiento de los postes SOS, tanto en comunicación como en señal. Se requiere verificación completa y permanente a todos los postes ya que son herramienta vital en atención y seguridad de los usuarios de la vía.</p>	20%

7 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Interventoría Concesiones 2012, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de octubre de 2013, agosto de 2014 y febrero de 2015.


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

Los resultados que permite tener esta calificación comparativa, revela la evolución que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas por el auditor referidas en cada uno de los informes, 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, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interventoría Concesiones 2012 para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determino una calificación de 70,71 sobre 100, resultado global, realizada el mes de febrero de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en octubre de 2013:

Tabla 10. Resultados de calificación MED de octubre de 2013

 Agencia Nacional de Infraestructura	Nombre Proyecto Concesión	Baza Granada Girardot
	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interventoría Concesiones 2012
	No. Contrato Interventoría	065 de 2012
	Fecha de Evaluación	18 de Octubre de 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		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 Preclial					47,58
Promedio General =		58,03				

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

Tabla 5. Resultados de calificación MED de agosto de 2014



Nombre Proyecto Concesión	Basa Granada Girardot
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoría Concesiones 2012
No. Contrato Interventoría	085 de 2012
Fecha de Evaluación	27, 28 y 29 de Agosto

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		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
Promedio General =		63,90				

Y la tercera medición efectuada se llevó a cabo el 24 de febrero de 2015, presenta un mejoramiento importante lo cual genera un análisis comparativo respecto a las evaluaciones anteriores y los motivos que dieron lugar a esto.

Tabla 12. Resultados de calificación MED de febrero de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Concesión Autopista Bogotá - Girardot
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoría Concesiones 2012
No. Contrato Interventoría	085 de 2012
Fecha de Evaluación	24 de febrero de 2015

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa					72,74
02	Gestión Técnica					70,00
03	Gestión Financiera					68,94
04	Gestión Jurídica					70,50
05	Gestión de Aforo y Recaudo					70,95
06	Gestión Ambiental					68,19
07	Gestión Social					72,17
08	Gestión Predial					72,17
Promedio General =		70,71				

Dentro de los objetivos que resalta este informe de auditoría es el comparativo de componente a componente, dados los resultados obtenidos en cada una de las calificaciones. Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las tres matrices de evaluación de desempeño para los tres períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.18, 19 y 20, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando en 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.

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 immejia@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría

La auditoría realizada el 24 de febrero de 2015, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión 040 de 2004.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda

dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.

8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

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

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de febrero de 2015, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación obtenida: 72.7

La evaluación obtenida en el componente administrativo resalta una adecuada gestión documental con un sistema propio de la interventoría manejado sistemáticamente con un software que puede ser consultado en cualquier computador con acceso a internet; los procesos establecidos en la recepción y tratamiento de las comunicaciones de entrada y salida hacen que sea un sistema confiable y de consulta efectiva para cualquier miembro de la interventoría, tanto en las oficinas de Bogotá como en las oficinas de campo, adicionalmente el supervisor tiene acceso a este sistema lo cual le permite tener acceso a toda la información que maneja la interventoría.

Dentro del personal mínimo exigido se cumple lo dispuesto en el contrato sin embargo se resalta que para temas específicos y dadas las condiciones particulares que ha surtido el contrato de concesión ha sido necesario involucrar personal adicional en temas jurídicos y de índole predial, ya que las dedicaciones y cantidad de personal asociado a estas actividades no era suficiente. De igual manera, se verifica documentalmente el personal aprobado por la ANI y se confronta con las planillas asociadas al proyecto por parte de la interventoría cumpliendo a cabalidad.

El control que se le viene haciendo al concesionario en cuanto al cronograma de ejecución de actividades pendiente, resalta que sí bien se viene oficiando para la oportuna ejecución de las labores, existe un constante y reiterado incumplimiento respecto a lo que se imparte, adicional a esto la etapa de construcción como tal está vencida sin ningún tipo de ampliación por lo cual no hay obligación expresa de dar un cronograma de obras faltantes por ejecutar, sin embargo mediante actas se vienen acordando tiempos de entrega de los diferentes ítems que están pendientes por realizar. En enero el concesionario se comprometió a entregar un cronograma real de todas las actividades pendientes por ejecutar para terminar las obras que aún tienen rezagos, una vez se entregue dicha información será validada por interventoría a fin de llevar a cabo los trabajos con celeridad.

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; sin embargo, es necesario reforzar para las próximas estructuraciones de interventorías el porcentaje mínimo de dedicación en algunos perfiles, pues se evidencia que en algunos profesionales es muy poca dedicación en relación con la labor a realizar en cada etapa, también se resalta que no todo el corredor mantiene una misma etapa, por lo tanto cuando se tienen en simultánea trayectos en etapa de construcción con trayectos en etapa de operación y mantenimiento, la carga de algunos profesionales se aumenta.

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

- **Página web de la interventoría:** Si bien se verifica en las oficinas de la interventoría, la página no está disponible sin usuario y contraseña, lo cual hace que contenidos que deben ser públicos no se puedan visualizar. La información confrontada en la auditoría está acorde y de manera completa.
- No se implementan capacitaciones de tipo técnico de manera frecuente, este ejercicio es uno de los más importantes como complemento de la gestión del conocimiento relativo a las obras que se han desarrollado en la concesión.
- Persistir con los oficios que se realizan hacia el concesionario, sobre la necesidad de terminar las actividades pendientes en cada uno de los tramos, solicitar un cronograma certero que permita tanto a la interventoría como a la entidad saber las fechas de terminación de cada actividad en cada trayecto. Es fundamental para la entidad la retroalimentación de éste punto dentro de la ejecución del contrato de concesión.
- Se recomienda adelantar las actividades referentes a inventarios del proyecto teniendo en cuenta la reversión que surtirá el proyecto y el tiempo justo que se tiene para llevar a cabo esta labor.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 70.00

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

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, como es el tema de túneles y el componente ambiental.

Actualmente, la vía presenta a lo largo del corredor serios requerimientos para su mantenimiento, en este sentido la interventoría ha solicitado permanentemente a la concesión sobre la programación de actividades que permitan mejorar y cumplir con lo dispuesto contractualmente en referencia al índice de estado dispuesto para la vía; en el informe de índice de estado entregado por interventoría con radicado 20144090391512 del 15 de Agosto de 2014. Resalta y preocupa a la vez que la medición realizada, no cumple lo dispuesto contractualmente en las especificaciones técnicas requeridas a la concesión, si bien las calificaciones están en un rango de “Bueno” y “Muy Bueno”, las mediciones indican que la Concesión no está cumpliendo en materia de índice de estado; para los trayectos que se denominan en *construcción* 5 de los 13 evaluados, no cumplen; mientras que el cumplimiento en los trayectos de *operación* ninguno cumple de los 10 evaluados.

En cuanto al inventario vial del proyecto, ante la inminente reversión del contrato de concesión previsto para septiembre de 2015 y ante la caducidad establecida en diciembre de 2014; la interventoría adelanto inventarios de acuerdo al Manual de Reversión de la ANI, adelantando las labores que se requieren establecer respecto a inventarios en los formatos establecidos; se adelantaron labores respecto a inventarios de señalización y se están llevando a cabo los inventarios de predios, los cuales son los más dispendiosos. Importante señalar el tiempo requerido para llevar a cabo el inventario de todo el proyecto, sin descuidar las labores rutinarias de interventoría como parte del control que se debe seguir haciendo para el proyecto.

Los trabajos constructivos que adelanta la concesión están concentrados en mayor medida a la construcción de puentes peatonales a lo largo del corredor, 34 en total; sin embargo los avances y cumplimiento de los mismos evidencian retrasos reiterados en su ejecución. Vale la pena resaltar que 8 de los 34 tienen un porcentaje de avance menor al 50% y de ellos 4 están en 0%; también se precisa que 13 tienen un avance del 99% y están en su mayoría prestando servicio sin aun ser entregados y avalados por interventoría, faltando por realizar las pruebas de carga para recibo a satisfacción.

Las falencias en señalización expuestas por la interventoría son reiteradas, tanto en trayectos en operación como en trayectos en los cuales se presentan actividades constructivas, vale la pena señalar que la adecuada señalización impacta directamente en los indicadores de accidentalidad los cuales han sido objeto de recomendación, debido al impacto que tiene tanto la señalización horizontal como vertical, la cual debe tener permanentemente un mantenimiento preventivo y correctivo de acuerdo sea el caso; en los frentes de obra tanto concesionario como subcontratistas deben atender la normatividad en materia de señalización en los frentes donde se lleven a cabo labores, en mención de lo anteriormente comentado el informe de reflectividad presentado por interventoría mediante radicado 20154090104092 de febrero 23 de 2015, presenta una situación que genera preocupación ya que el 37% de la señalización vertical con la que cuenta el corredor vial presenta falencias por cumplimiento respecto a la NTC 4739 (Láminas retrorreflectivas para control de tránsito). La demarcación horizontal también se resalta en el informe de interventoría y supervisión como un tema que no se viene manejando adecuadamente, ya que la pintura aplicada se viene borrando y evidencia deterioro en el correcto funcionamiento de trayectos específicos del corredor.

De acuerdo al control de operación continúan los problemas con el funcionamiento de los postes SOS, de acuerdo a las inspecciones realizadas por la interventoría se han encontrado falencias en la comunicación con los centros de operación para la atención de llamadas desde estos; lo cual denota que se sigue incumpliendo con lo requerido contractualmente, en la auditoría pasada se evidenció en campo la falencia, y en esta oportunidad se comenta por parte de interventoría lo sucedido en verificación aleatoria, se sugiere 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.

Basado en las anteriores precisiones detectadas, se puede comentar lo siguiente:

- El avance de las obras que se vienen ejecutando y que son presentadas en los informes tanto de interventoría como de supervisión, evidencia el incumplimiento general e inactividad de muchos frentes de obra, tanto para actividades de construcción como de mantenimiento y operación, basado en estas cifras presentadas preocupa el nivel de ejecución de las obras actuales en los diferentes trayectos. Los cronogramas con los que se viene trabajando no son contractuales, debido a que las obligaciones derivadas de este ya están vencidas, estos cronogramas son acuerdos entre la ANI y el concesionario para terminar las labores pendientes.
- Se requiere de manera urgente un cronograma de trabajo que involucre los tiempos precisos de todas las actividades pendientes por ejecutar en el proyecto, tanto de construcción como de mantenimiento que sea avalado por la ANI y que se lleve estricto cumplimiento a fin de cumplir con lo definido contractualmente por parte de la Concesión.
- Los atrasos de las obras son responsabilidad del Concesionario, sin embargo se evidencia falta de rendimientos basados en gran medida en liberación de recursos solicitados por la concesión, que no son proporcionados debido a los reiterados incumplimientos que han derivado en disminuciones.
- El estado del pavimento a lo largo del corredor no es adecuado ni cumple lo previsto contractualmente, el concesionario no es consiente que el tipo de mantenimiento requerido es preventivo y urgente.
- La interventoría constantemente ha advertido el incumplimiento de las obligaciones que viene efectuando el concesionario tanto de la etapa constructiva, como de la etapa operativa a lo largo del corredor vial; sin embargo, los requerimientos solicitados no tienen efecto dentro del avance que se espera por parte de la concesión y solo queda como documentación evidenciada ante la ANI y el mismo concesionario.

7.1.3 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 71.00

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 filmicos para verificación de tránsito, verificación de periféricos que permitan confiabilidad del recaudo y mecanismos de control.

Se verifican los controles de aforo que tiene la interventoría, estos controles realizados de manera esporádica en fechas aleatorias precisa un control adecuado a las actuaciones que viene teniendo la concesión, respecto a lo que relaciona el concesionario se han encontrado diferencias eventuales sobre todo en días de gran afluencia donde los controles que se tienen se combinan entre manuales y electrónicos; épocas como navidad y año nuevo presentan estas dificultades de control que deben regularse para un mejor aforo.

El adecuado control y proyección de aforos permitió establecer la fecha estimada en la cual se debe dar la reversión de la concesión, sin embargo al ser una proyección de tráfico que determinará completar un ingreso esperado, se debe tener en cuenta que la proyección puede cumplirse en un rango de tiempo mayor o menor, ya que diferentes incidencias pueden aumentar el tráfico por este corredor o disminuirlo, lo cual implica tener adelantadas las labores propias referidas al manual de reversión.

Dentro de la información analizada, se solicita gestionar en mayor medida la construcción de la estación de pesaje faltante, ya que aún se mantiene la estación de pesaje móvil la cual se tenía por cuenta de las actividades de obra que se realizaban, sin embargo dadas las condiciones actuales del corredor viene funcionando de manera continua pero aún no se tiene cronograma ni fecha de ejecución de la estación de pesaje faltante.

7.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 72.17

En relación al componente predial, la adquisición predial que ha tenido el proyecto referente a cada uno de sus trayectos tuvo un represamiento muy grande y los tiempos de ejecución se vieron afectados por esta actividad; actualmente se presentan rezagos de legalización predial a lo largo del corredor, situación que requiere tiempos importantes para dejar a escriturados los predios a nombre de la entidad.

Están pendientes por adquirir 31 predios, se resaltan los que faltan por adquirir para llevar a cabo La Glorietta de Girardot, actividad que su avance es 0% y que depende de la totalidad de adquisición de predios para iniciar las labores respectivas.

La gestión predial comprende un hito determinante para la culminación de los trabajos requeridos en el proyecto, teniendo en cuenta la premura de tiempo que se tiene basada en la reversión prevista para septiembre de 2015, la Oficina de Control Interno apremiar de manera relevante este aspecto a fin de cumplir con las obras faltantes y necesarias de llevar a cabo antes de cumplir el tiempo proyectado.

8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

8.1 Para la Interventoría

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

1. El informe de índice de estado no se presenta con la periodicidad establecida en el contrato, la oportuna información referida a este informe es de vital importancia para la toma de decisiones de la entidad respecto a las actuaciones del concesionario referidas al mantenimiento que debe llevar a cabo en la vía; el último informe recibido es de agosto de 2014, para lo cual en el mes de febrero no se tiene información de la siguiente medición.
2. Se sugiere presentar a la entidad un informe de seguimiento basado en las mediciones de índice de estado y las causales del no cumplimiento por parte de la concesión, tanto en los trayectos que se encuentran en etapa de operación como en los que se encuentran en la etapa de construcción.
3. Se sugiere solicitar a la Concesión un cronograma final y definitivo de todos los ítems que faltan por realizar en cuanto a actividades contractuales y de mantenimiento a fin de establecer certeza sobre los trabajos que se realizarán en los siguientes meses hasta la fecha prevista para la reversión, basado en esto poder tomar medidas en la entidad referente al avance de ejecución.
4. Los cronogramas presentados por la interventoría deben presentarse de manera más específica ya que las actividades presentadas en el mismo son muy generales y precisan en mayor medida temas administrativos, mas no de construcción u operación.
5. Dentro del seguimiento a la página Web del concesionario www.bogotagirardot.com, se deben verificar los links de información como: memoria técnica, correspondencia, y gestión predial, ya que no se puede verificar su contenido.

6. Se debe tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, del componente de aforo y recaudo, predial y administrativo.
7. Realizar un seguimiento más puntual respecto a los subcontratistas del concesionario, ya que realizan las labores que deparan el cumplimiento de los hitos contractuales de la concesión y actualmente no representan cumplimiento en diversas actividades.
8. Se sugiere adelantar un informe con respecto a los incumplimientos a los que se han tenido lugar las disminuciones aplicadas a la concesión, en vista a evaluar el impacto por el aumento o disminución del incumplimiento. Con esto poder evaluar cómo se puede levantar la sanción que precisa la disminución debido a la retención de recursos propios para adelantar los trabajos pendientes de obras para la concesión.


8.2 Para el Supervisor

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

1. Se solicita poner en contexto a la Oficina de Control Interno el empalme realizado entre los supervisores del contrato, dada la transición efectuada en el mes de febrero de 2015 entre el Ing. Alfredo Camacho y el Ing. Luis Antonio Rodríguez.
2. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento Institucional – PMI, referido a los 33 hallazgos que hasta el momento tiene el proyecto de acuerdo a lo valorado por la Contraloría General de la República, debido a que se mantiene el número de hallazgos respecto a la vigencia anterior.
3. Adelantar el cierre de hallazgos que se tienen contemplados en un porcentaje del 100% una vez sean validados por la Oficina de Control Interno y puedan ser puestos a consideración de la Contraloría General de la República; actualmente se encuentra 4 hallazgos con la totalidad del porcentaje completado.
4. Generar un informe especial acerca de los tribunales de arbitramento que tiene la concesión a fin de evaluar lo precisado en el PMI del 2015, debido a que 11 hallazgos que tiene la concesión se refieren a estos.
5. Adelantar periódicamente revisión al trámite de reversión que dará la concesión y verificar la adecuada aplicación del Manual de Reversión que tiene la entidad, advertir la complejidad o adecuado seguimiento en miras de que se dé sin novedades este trámite.
6. Preparar y adelantar la liquidación del contrato de concesión de manera precisa junto con la interventoría, una vez se lleve a cabo la reversión del contrato de concesión.

7. Profundizar en mayor medida temas de señalización, mantenimiento de la carpeta asfáltica y gestión predial en los informes de la supervisión.
8. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de febrero de 2015 de 70.71 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).
9. Para la iniciativa privada que adelanta la ANI, "*Tercer carril Bogotá-Girardot*" se sugiere involucrar de alguna manera a la interventoría del contrato referente a la concesión Bosa-Granada-Girardot, como parte de asesoría en dicho proyecto debido al conocimiento que tienen del proyecto y la percepción técnica, predial, ambiental, social y de aforo que tienen sobre el proyecto. Puede ser de gran ayuda en la adecuada integración del proyecto Bosa-Granada-Girardot respecto a la iniciativa privada que se espera sea el empate de dicha concesión luego de la reversión prevista para septiembre.

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno