ANI
Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2016-102-007663-3
Fecha: 21/06/2016 14:17:46->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos:Informe (22 folios)

Bogotá D.C

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

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

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Fontibón – Facatativá – Los Alpes (PEI 46).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Fontibón – Facatativá – Los Alpes (PEI 46) realizada entre los días 31 de mayo y 1 de junio de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Fontibón – Facatativá – Los Alpes 2 (PEI 46)	6*	15*	4*

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

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

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

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

Con un muy cordial saludo,

DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Luis Eduardo Gutierrez Díaz – Gerente Carretero 2
Yuber Andres Sierra Tuta – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

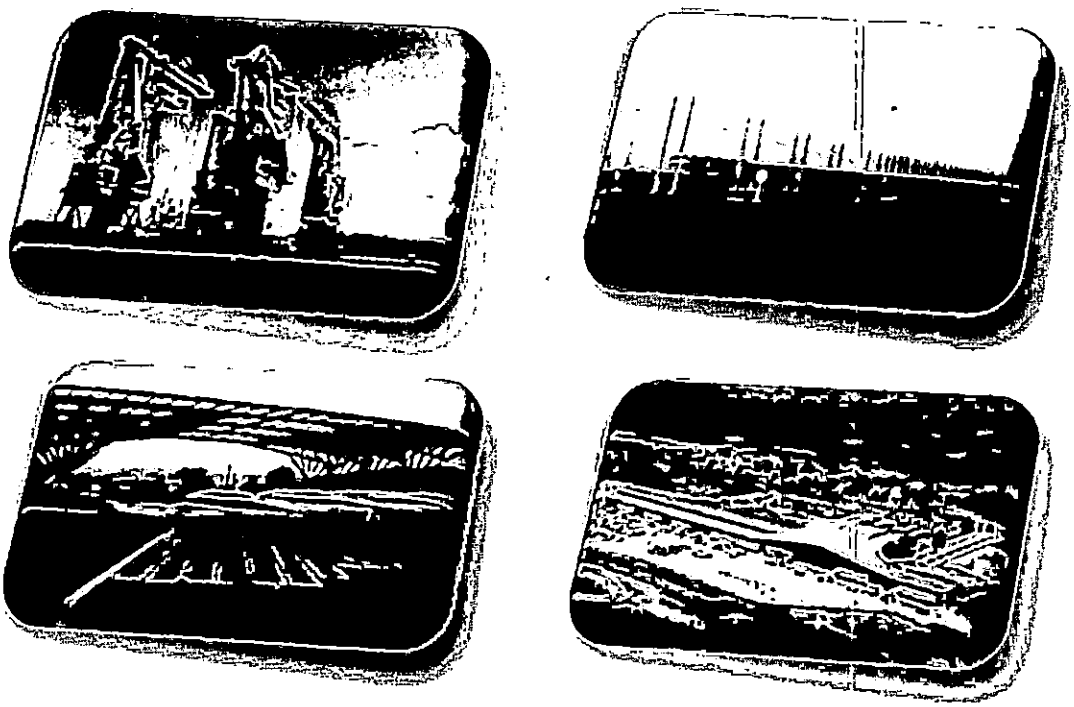
Anexo: Informe 22 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno
Nro Borrador: 20161020014253

Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Fontibón-Facatativá-Los Alpes (PEI 46)

2016

MinTransporte
Ministerio de Transporte

CONTENIDO

1. OBJETIVOS 4
2. ALCANCE 4
2.1. Componentes Analizados 4
2.2. Información de Contratos 5
3. METODOLOGÍA 7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 8
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES 9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA 14
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría 14
6.2 Descripción del proyecto a auditar 15
6.3 Temas abordados de manera específica: 19
6.3.1 Avance de las obras del otro si 9 de diciembre de 2014 19
6.3.2 Recaudo del proyecto por concepto de peajes y trafico mínimo garantizado 21
6.3.3 Afectación del proyecto por incidencia social (peajes) 23
6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED 24
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR 25
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría 28
7.1.1 Desempeño del componente administrativo 29
7.1.2 Desempeño del componente técnico 31
7.1.3 Desempeño del componente ambiental 35
7.1.4 Desempeño del componente predial 36
7.1.5 Desempeño del componente aforos y estadística 37
7.1.6 Desempeño del componente social 38
7.1.7 Desempeño del componente financiero 39
7.1.8 Desempeño del componente jurídico 39
8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 40
8.1 No Conformidades 40
8.1.1 Para la Interventoría 40
8.1.2 Para la supervisión 40
8.2 Recomendaciones 41

8.2.1 Para la Interventoría 41
8.2.2 Para la Supervisión 42
8.3 Buenas prácticas y observaciones 43

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados 5
Tabla 2. Plazos estimados para el contrato de Concesión 6
Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesion CCFC S.A. 6
Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora 7
Tabla 5. Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora 7
Tabla 6. Antecedentes informes Contraloría General de la República 9
Tabla 7. Antecedentes actuaciones otras instancias de control 9
Tabla 8. Relación de Observaciones PMP y su avance 10
Tabla 9. Temas programados para la Auditoría 14
Tabla 10. Descripción de tramos del proyecto 17
Tabla 11. Avance de obras del otro si 9 19
Tabla 12. Calificación MED 25
Tabla 13. Resultados de calificación MED de septiembre de 2013 26
Tabla 14. Resultados de calificación MED Financiera de marzo de 2015 26
Tabla 15. Resultados de calificación MED de Junio de 2016 27
Tabla14. Avance estado gestión predial tramo 2 a diciembre de 2015 30

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa del Proyecto 12
Ilustración 2. Actual condición de TPD de la vía 21
Ilustración 3. Avance estado gestión predial 36

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

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

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.

- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, Fontibón-Facatativá-Los Alpes y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio R&Q-Servinc.

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

- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en septiembre del año 2013, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en los últimos 6 meses, es decir, cubre un espectro de tiempo que yace desde diciembre de 2015 hasta mayo de 2016, adicional a esto se plantea un seguimiento particular al otro si 9 y al esquema de recaudo de la concesión, se abordaran de la siguiente manera estos aspectos:

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle, del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas de MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la concesión, Concesiones CCFC S.A., se hace un alcance particular a las labores desarrolladas para las obras adicionales que se vienen realizando a partir del Otro si 9, es

así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio R&Q - Servinc en virtud del contrato 087 de 2012; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, aforo (recaudo) y financiero.

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

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, ***www.ani.gov.co*** en el link *"Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión - Manuales "*.

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Realizar por el sistema de Concesiones, los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y mantenimiento de la carretera Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes, del tramo 08, de la ruta 50, en el departamento de Cundinamarca.	No. 0937 de 1995	CONCESIONES CCFC S.A. (FONTIBON - FACATATIVÁ - LOS ALPES)
Interventor	Realizar la Interventoría técnica, financiera, operativa, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa del contrato de concesión No. 937 de 1995 y demás documentos que lo modifiquen, adicionen o complementen, Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes	No. 087 de 2012	CONSORCIO R&Q SERVINC

Supervisor	Profesional por prestación de servicios. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Fontibón – Facatativá – Los Alpes	No. 725 de 2015	Ing. Yuber Andres Sierra Tuta

Tabla 2 – Plazos estimados para el contrato de Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de Suscripción	30 de Junio de 1995
Fecha de Terminación Estimada	27 de Marzo de 2024
Plazo Actual Estimado de contrato(años)	28*
Fecha Acta de Inicio	25 de septiembre de 1995
Contrato modificatorio	28 de septiembre de 2001
Iniciación etapa construcción Fase 1	29 de Octubre de 2001
Finalización etapa de construcción Fase 1	27 de marzo de 2004
Inicio etapa de operación	27 de marzo de 2004
Plazo etapa de operación	240 meses
Terminación de etapa de operación	27 de marzo de 2024
Suscripción Otro si 9 – Culminación obras Fase 2	17 de diciembre de 2014
Acta de Inicio de obras del otro si 9 – Culminación obras Fase 2	Enero de 2015
Finalización obras otro si 9 – Obras Fase 2	Marzo de 2018

*Fechas actuales de terminación del Contrato 002 de 2010
Fuente: Informe de Interventoría, Mayo de 2016; ficha técnica del proyecto, mayo de 2016.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Fontibón-Facatativá-Los Alpes se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión CCFC S.A.

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.	50.49%
	BANCA DE INVERSION BANCOLOMBIA S.A. CORPORACIÓN FINANCIERA	25.50%
	INVERSIONES CONCONCRETO S.A.	24.00%
	VALORA S.A.	0.000001%
	COMPAÑÍA DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA S.A.	0.000001%
	TOTAL	100%

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio R&Q-Servinc
Representante Legal	Pablo Enrique Fuenzalida Alarcón
Valor inicial del Contrato	$ 3.714.447.844
Otro si No. 1 - Adicional Obras	$ 353.665.895
Total	$4.068.113.739
Tiempo	60 meses
Fecha de Inicio del Contrato	06 de noviembre de 2012
Fecha de terminación del Contrato	06 de noviembre de 2017

Fuente: Información tomada de Project Online, herramienta de seguimiento de proyectos de la ANI.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
R&Q	73%
Servinc	27%
TOTAL	100%

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto, adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de de Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 3 de mayo de 2016 y memorando 20161020057033 del 04 de mayo de 2016, allegado mediante memorando 20163060068093 del 01 de junio de 2016.

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

Entrevistas: Se asistió a comité de regularización del proyecto en las instalaciones de la ANI el día 23 de mayo de 2016, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión, junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto; posteriormente se requirió reunión con el líder de apoyo a la supervisión para validar algunas particularidades de la información aportada, la cual se llevó a cabo en la oficina de control interno de la ANI el 27 de mayo, del año en curso.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 31 de mayo y 1 de junio de 2016 con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

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

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, a lo largo de los 38km concesionados, verificando de manera especial las obras definidas en el otro si 9 las cuales se vienen ejecutando actualmente y evidenciando las labores de operación y mantenimiento general a todo el corredor, asimismo se verifican las obras complementarias como básculas de pesaje, peajes y áreas de servicio.

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

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

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.[1]
- Ley 1474 de 2011, articulo 83 y SS.
- Ley 80 de 1993, articulo 32, numérales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.

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

- Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
- Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.

- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 0937 de 1995, otro sí y otros documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 087 de 2012)
- Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- Apéndices del contrato de Interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

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

De esta manera, se evidencia que están completas las unidades de medida del único hallazgo que existe para el proyecto y está en espera de la verificación por parte de la comisión auditora de la Contraloría para su cierre. En la tabla 6 se presenta un resumen sobre este particular.

Tabla 6- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2016	4	Plan de Mejoramiento Institucional	100%	100%

Se consultó ORFEO[2]; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 7- Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	- Oficio 20164090278652 de abril de 2016, Comunicación apertura – PRF No. 2015-01240. ANI	Comunicación informativa
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTROL INTERNO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a	No aplica

[2] Sistema de gestión documental Interno - ANI

DISCIPLINARIO	solicitudes.	
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

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

Tabla 8. Relación de Observaciones PMP y su avance

Numero	Recomendaciones y no conformidades dadas en auditorías anteriores	Observaciones	Avance %
1212	Realizar seguimiento a las solicitudes escritas de Interventoría hacia la concesión de información totalmente inherente al proyecto y que en dado caso se colocan trabas o se demora el suministro de la misma hacia la Interventoría. Es fundamental para la labor de Interventoría, el análisis de la mencionada información, oportuna y completa y que debe ser suministrada sin inconveniente por parte del concesionario.	Actualmente se realiza un seguimiento a la correspondencia enviada de la interventoría al concesionario y en los comités de obra y operación se realiza la verificación de la respuesta dada por el concesionario. Mediante correo electrónico del 11/12/15 se anexa Acta de comité en donde se toca el tema. Es necesario revisar la periodicidad	80%
1214	Se deberán continuar y culminar con las acciones que se requieran concernientes a los temas inherentes sobre el contrato Adicional 01-2010 firmado el 28 de julio de 2010. . Los alcances de consultoría en las obras definidas en el citado documento, tienen en algunos casos relación con el proyecto del tren de cercanías que utilizará el actual corredor férreo que comunica Bogotá con la población de Facatativá y que requiere necesariamente una coordinación inter institucional entre la ANI y la gobernación de Cundinamarca. Además, se deberá terminar de legalizar y liquidar el mencionado contrato adicional.	Mediante correo electrónico del 16/12/15 se anexa solicitud de la interventoría sobre el tema, pero es necesario conocer la respuesta del concesionario. Se tiene en cuenta la iniciativa privada del Regiotram – Tren de cercanías; sin embargo, se avanza en soluciones puntuales en las que se intersectan los dos proyectos, se presentan dificultades en pasos a desnivel por tema costos.	80%

1218	Se deberá realizar el seguimiento y comunicación respectiva al concesionario cuando aplique, sobre la operatividad permanente y continúa en las zonas de las básculas, para evitar, como se evidencio en la auditoria, lapsos de días que no funcionan los mencionados elementos mecánicos. La Interventoría deberá requerir al concesionario para efectos que de manera anticipada se tengan los repuestos y las estrategias operativas, con el fin de que los trabajos de reparación no demoren tanto tiempo.	Mediante radicado ANI No. 2013-409-018680-2 de fecha 16 de mayo de 2013, la interventoría del proyecto dio respuesta a este requerimiento en el PUNTO 3. Mediante correo electrónico del 11/12/15 se anexa memorando en mención, aunque es necesario aportar comunicación No. CO-CRQS-0107-2013. Se evidencia en la auditoria nuevamente fallas en la operación de la báscula del Corzo que desde abril esta fuera de funcionamiento.	50%
1228	Verificar el cumplimiento por parte del concesionario de las tareas propias en la zona del peaje El Corzo, como son contaminación visual, disposición de residuos sólidos, operatividad de todas las luminarias, demarcaciones faltantes en zonas de casetas de peajes, extintores completos en las zonas exigidas.	Mediante radicado ANI No. 2013-409-018680-2 de fecha 16 de mayo de 2013, la interventoría del proyecto dio respuesta a este requerimiento en el PUNTO 13. Mediante correo electrónico del 11/12/15 se anexa memorando en mención, aunque es necesario aportar comunicación No. CO-CRQS-0107-2013 y conocer la posición del concesionario. En auditoria se evidencia mejora importante para todos los pendientes asociados a la no conformidad por lo cual se subsanan dichas particularidades.	100%
1229	Realizar las gestiones ante el concesionario para dar solución en los sitios de postes de emergencias, distribuidos a lo largo del corredor concesionado, toda vez que se realizo verificación con interventoría y se encontró un mensaje muy largo, lapso de tiempo muy prolongado si se tiene en cuenta que este dispositivo se acciona en	Mediante radicado ANI No. 2013-409-018680-2 de fecha 16 de mayo de 2013, la interventoría del proyecto dio respuesta a este requerimiento en el PUNTO 14. Mediante correo electrónico del 1612/15 se anexa comunicación No. CO-CRQS-0079-2014 en donde se	70%

	momentos de emergencias importantes. Adicionalmente se deberá realizar requerimiento al concesionario para solucionar los bajos volúmenes del sonido del mensaje pregrabado que se denotaron en diferentes postes de emergencia al momento de realizar pruebas en la Auditoria.	evidencia que aún la concesión no ha realizado la gestión. En la auditoria se evidencia que persisten las dificultades de los postes SOS y la atención de los mismos no es 100% eficiente.	
1780	Se debe realizar una nueva estructuración y reprogramación del Plan de Mejoramiento sobre los hallazgos que todavía están vigentes para el proyecto en mención. El hecho de no contar con las soluciones definitivas para levantar los mencionados hallazgos, implican tareas y metas que deben ser informadas a la CGR, así como de una reprogramación de cada una de esas metas, aspecto que se debe dar total prioridad estando a tres (3) meses de la culminación del año 2013.	Se evidencia que los 4 hallazgos tienen las unidades de medida completas y se está a la espera de que la contraloría de cierre a los mismos luego de su verificación.	100%
1782	El tema predial del proyecto igualmente requiere de una estrategia integral para lograr terminar de adquirir los terrenos importantes para el desarrollo de las obras que en el futuro cercano se deben ejecutar, como parte de los alcances del proyecto de concesión en su fase II.	Mediante correo electrónico del 16/12/15 se anexa Informe predial y metas de adquisición de predios para 2016, lo que evidencia gestión respecto al tema; sin embargo, aún hace falta adquirir 10 predios. En la Auditoria se evidencia que aún hay complicaciones en algunas adquisiciones, particularmente en el predio de Corpoica.	80%
1785	La Interventoría debe cumplir y estructurar una estrategia lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto a examen que los ciclos de los recursos del concesionario garanticen que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).	Mediante radicado ANI No. 2013-409-011006-2 de fecha 10 de marzo de 2014, la interventoría del proyecto dio cumplimiento a este requerimiento. Mediante correo electrónico del 16/12/15 se anexa comunicación No. 2014-409-022141-2, en donde se menciona que el concesionario no está obligado a presentar dicha verificación, pero si revisa	100%

		en la Lista Clinton. Es necesario evidenciar esto en los Informes semestrales de avance en la sesión financiera. En auditoria se evidencia cumplimiento de esta no conformidad.	
1787	Dentro de los resultados identificados y arrojados por la matriz MED, producto de su aplicación a la interventoría Consorcio R&Q SERVINC, se encontró que la mejora debe procurarse en los siguientes puntos: o Actualización científica y tecnológica hacia el personal de interventoría. o Capacitaciones internas al personal de interventoría. o Registros fotográficos organizados y almacenados de labores de seguimiento y control. o Control predial sobre invasiones. o Control de riesgos del concesionario. o Control de riesgos de la interventoría. o Control de riesgos del proyecto integral. o Inventario vial del proyecto en operación. o Ficha técnica del proyecto actualizada en página WEB y mejoramiento de su contenido. o Auditorías de seguridad vial. o Señalización en sitios de pesaje y recaudo. o Aspectos de seguimiento financiero. o Cronogramas de actividades mensuales para realizar la interventoría en el periodo. o Controles gráficos de tema de adquisición predial. o Metodología para el control de invasiones.	Actualmente, la interventoría envía informes mensuales, en los cuales se pueden evidenciar el seguimiento en los diferentes aspectos mencionados en la No conformidad. Mediante correo electrónico del 16/12/15 se anexan Informes mensuales en donde se evidencia control de riesgos, seguimiento a la señalización de la vía y el cronograma de trabajo. Sin embargo, es necesario adjuntar soportes relacionados a capacitaciones y ficha técnica. En Auditoria realizada, se evidencia que persiste la ficha técnica desactualizada en la página web. Los demás aspectos se vienen realizando y se evidencian en gran medida en los informes mensuales.	90%

1795	Como se solicitó durante la presente auditoría, la interventoría debe verificar si existe algún tipo de evidencias sobre la negociación realizada con los propietarios de los terrenos aledaños al box coulvert tipo pasa-ganado, construido a la altura del Km 15 + 850, obra que a la fecha presenta un esquema incierto de operación y mantenimiento, tanto en su parte estructural como en la estación de bombeo que funciona en el sitio. El aspecto a determinar, es el de verificar si a los precios de negociación de los terrenos que se realizaron en su momento en ese sector, se tuvo en cuenta el valor de esta estructura de concreto en el valor final negociado. Los resultados de ésta verificación ayudarán para el tema del mantenimiento de esta estructura.	Mediante correo electrónico del 16/12/15 se anexa comunicación de la Interventoría en donde se solicita respuesta por parte del concesionario. Mediante correo electrónico del 07/03/2016 se anexa comunicación de la interventoría del 2016 solicitando adecuaciones al box coulvert y respuesta de la concesión con un presupuesto para realizar las obras solicitadas. A la espera de aprobación y ejecución. Se revisará avance en Junio	80%

Vale la pena resaltar que la Oficina de Control Interno, inicio un ejercicio de depuración de no conformidades asociadas a las auditorías técnicas realizadas desde el año 2012; en las cuales se remitieron a cada supervisor el día 18 de noviembre de 2015; se encontraban 35 no conformidades abiertas de las cuales se logró llegar al cierre de 24, quedan pendientes por cerrar 11, las cuales evidencian avances para su cierre a falta de algunos soportes. De esta manera se muestran las no conformidades que aún siguen abiertas en la tabla anterior con los comentarios respectivos para cada una.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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

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

Tabla 9. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	31/05/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	31/05/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa y social.	31/05/2016	9:00 a.m.
Aplicación de la MED; jurídica, predial, ambiental y financiera.	31/05/2016	2:00 p.m.
Recorrido por el proyecto (puntos específicos por definir)	01/06/2016	8:00 a.m.
Aplicación de la MED; Técnica y de Aforo/Recaudo	01/06/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	01/06/2016	3:30 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio R&Q-Servinc de la ciudad de Bogotá y el municipio de Mosquera, Cundinamarca; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido al primer semestre del año 2016, enero a mayo del presente año.

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

- Avance de las obras del otro si 9 y nuevas obras a realizar con el otro si que se viene estructurando.
- Recaudo del proyecto por concepto de peajes y trafico mínimo garantizado.
- Afectación del proyecto por incidencia social (peajes)

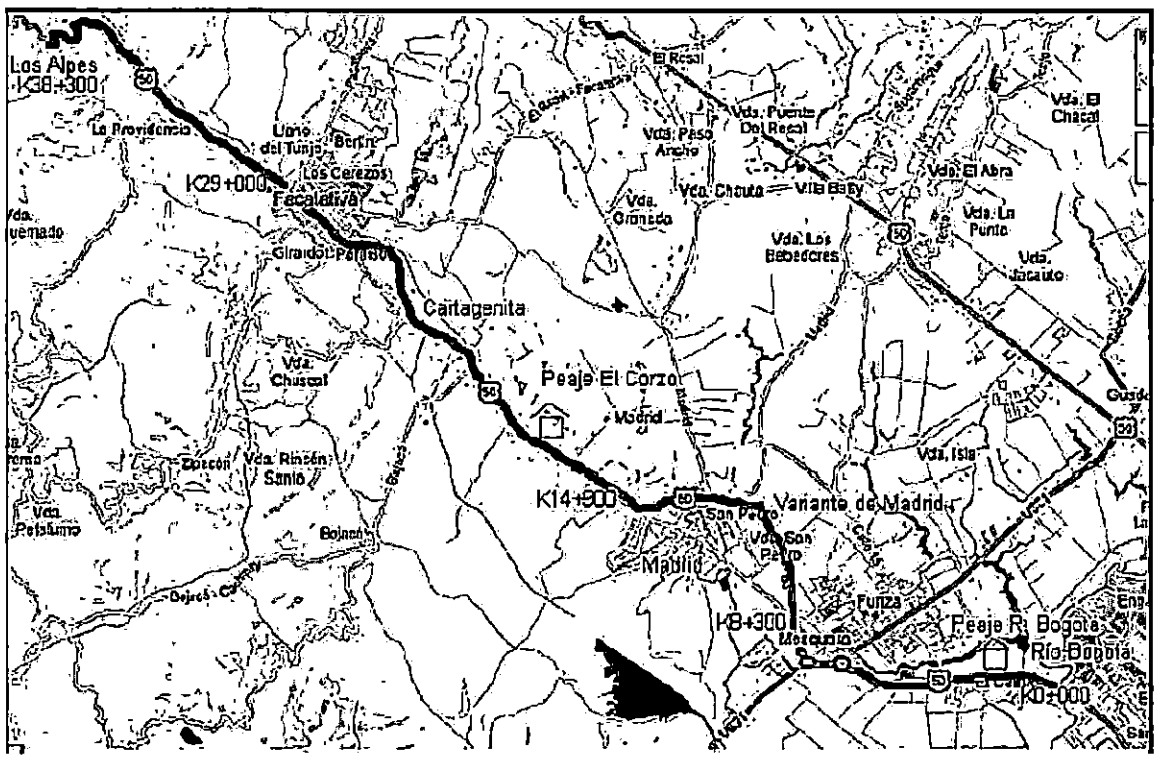
De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

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

6.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de la concesión vial Fontibón-Facatativá-Los Alpes, está conformado inicialmente por cinco (5) tramos, dos (2) estaciones de peaje y dos (2) de pesaje fijas; el corredor abarca una longitud total origen – destino aproximada de 38.30 km, comprendidos entre el Puente sobre Río Bogotá (Salida de Bogotá por la calle 13) hasta el sitio conocido como Los Alpes, en cercanías de Facatativá, departamento de Cundinamarca.

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto



Fuente: Presentación Vicepresidencia Ejecutiva a Comisión Auditora de la Contraloría, Enero de 2015.

Este es un contrato de primera generación de concesiones viales adjudicado en su momento por el INVIAS, cuya finalidad se fundamenta en tener una salida de Bogotá por la calle 13 con especificaciones tales que permitan recibir y trasladar el tráfico liviano y pesado hacia el occidente del país. Su alcance principal era llevar a cabo una vía doble entre calzada entre Bogotá y Madrid, además de la variante de Facatativá la cual permitía dar transito continuo sin pasar por la población.

Este proyecto tuvo dificultades marcadas por las condiciones del contrato, el tráfico mínimo garantizado evidenció una gran falencia que le costó al estado reconocer de manera amplia dicha garantía otorgada, además de esto tuvieron que balancearse los riesgos que asumía cada parte, lo que originó firmar el contrato modificatorio al contrato de concesión en el año 2001 en el cual se ajustó el alcance de las obras a realizar y se definieron las fases de ejecución, se establecieron nuevas condiciones para las obras además de definirlas mediante Fase 1 y la Fase 2.

Se ajustaron los tráficos de garantía estipulados inicialmente en el contrato, de esta manera se definió una cifra más acorde a lo evidenciado en los primeros años, proyectando un tráfico mínimo real acoplado a las condiciones del corredor. Es importante aclarar que para este proyecto aplican tarifas especiales muy importantes que establecen una reducción de ingreso bastante fuerte por los municipios aledaños al corredor y que periódicamente se movilizan a Bogotá.

Las obras de la fase 1 se llevaron a cabo entre los años 2001 y 2004, con lo cual el proyecto entró en operación el 27 de marzo de 2004 y de ahí en adelante durará 20 años en operación según el contrato, estipulando de esta manera su terminación independiente las demás condiciones que se presenten. Actualmente se adelantan las obras de culminación de la fase 2 establecidas en el otro si 9 las cuales involucran unos alcances particulares en función de intersecciones, puentes y construcción de doble calzada.

Tabla 10 – Descripción de tramos del proyecto

Tramo	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	COMENTARIOS
	Cantidades a Intervenir	Tipo de Intervención		
1	8.28	Doble Calzada	Río Bogotá – Inicio Variante Madrid	Ejecutado en Operación. Fase 1
2	8.38	Doble Calzada	Inicio variante Madrid – Peaje El Corzo	Ejecutado en Operación. Fase 1
3	3.06	Doble Calzada	I. Var. Facatativá – Final variante Facatativá	Ejecutado en Operación. Fase 1
4	9.18	Calzada bidireccional	Peaje El Corzo – Inicio variante Facatativá	Ejecutado en Operación. Fase 1
5	9.38	Calzada bidireccional	Final variante Facatativá – Sector Los Alpes	Ejecutado en Operación. Fase 1
Total	38.30			

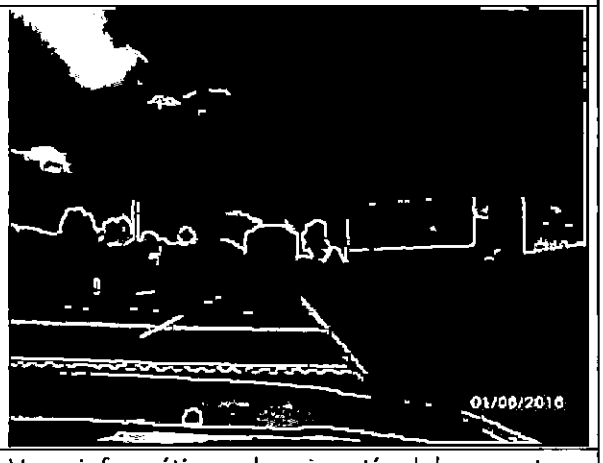
Fuente: Elaboración propia a partir del informe de interventoría del Consorcio R&Q-Servinc de Mayo de 2016.

El otro si 9 firmado en diciembre del año 2014, estableció las obras a realizar para mejorar la movilidad del corredor permitiendo de esta manera ejecutar las siguientes obras:

1. Enlace a desnivel en tres esquinas PK 3+220.
2. Enlace a desnivel en la glorieta Mosquera - La Mesa en el PK 7+300.
3. Construcción segunda calzada desde peaje el Corzo hasta el municipio de Facatativá PK 16+850 hasta PK 22+800.
4. Enlace a desnivel entrada a Bojacá PK20+900.
5. Construcción Puente Vehicular sobre el río Botello PK 21+300.
6. Puente vehicular sobre el ferrocarril PK 21+100.
7. Puente peatonal en sitio que defina la ANI.
8. Construcción de cicloruta de 6.5km desde la final de la variante Madrid hasta la entrada a Cartagenita PK 22+800.
9. Estudios y diseños del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP de la antigua estación del ferrocarril en PK 3+200.
10. Construcción y adecuación del paso de uso público del box coulvert existente PK 15+980.

Además de estas obras puntuales se estiman etapas subsiguientes para llevar a cabo en el proyecto y son estimativos de poder ejecutarse próximamente:

1. Construcción segunda calzada desde peaje el Corzo hasta la entrada del municipio de Facatativá desde el PK 24+400 hasta el 26+321.
2. Enlace a desnivel Funza-Mosquera en el PK 6+150.
3. Construcción del tercer carril Bogotá-Mosquera.
4. Obras requeridas una vez aprobado el PEMP del PK 3+200.

Foto 1. Inicio de la Concesión (Puente Río Bogotá)	Foto 2. Vaya actual del proyecto
	
Punto inicial de la concesión a la salida de Bogotá	Vaya informática sobre cuantía del proyecto y nombre del concesionario que realiza las obras

Vale la pena resaltar también la incidencia de la comunidad en el proyecto, sobre todo en el cobro de tarifas ya que un alto porcentaje goza de beneficio de tarifa especial por ser habitantes de la zona de influencia del proyecto, lo cual no pagan la tarifa de peaje sino únicamente la contribución al Fondo de Prevención Vial lo cual va directamente a INVIAS. La necesidad del cobro de tarifa en menor medida también está planteado en el Otro si 9 y su implementación será gradual tanto en monto como en tiempos progresivos.

Actualmente se vienen ejecutando las obras del otro si 9 y eventualmente de acuerdo a las cantidades denotadas y ajustadas en éste, se pudo evidenciar una optimización de dichos recursos asignados; lo cual ha dado lugar para poder estructurar un nuevo otro sí que atienda algunas obras adicionales con los recursos optimizados del otro si 9; la priorización de intervenciones están encaminadas a la terminación de cicloruta en 2km adicionales que conecten adecuadamente la actual, puente peatonal en tres esquinas, glorieta de Zipacón.

Este proyecto es de gran incidencia e importancia en la ciudad-región debido a la cantidad de población flotante que habita en cercanías de Bogotá, atendiendo la conexión de municipios como Facatativá, Bojacá, Mosquera, Madrid, entre otros; se viene planteando la iniciativa privada del tren de cercanías, el cual busca rehabilitar la vía férrea paralela a este corredor vial, la cual incidiría de

cierta manera el tráfico de la zona; sin embargo, este proyecto aún está en etapa de factibilidad y su eventual ejecución es a mediano plazo.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Avance de las obras del otro si 9 de diciembre de 2014

Actualmente las obras referidas al otro si 9 son las estipuladas como obras faltantes para culminar la fase 2 del proyecto y que estaban pendientes por ejecutar, evidencian avances tanto en estudios y diseños como ya en obra ejecutada a la fecha, a continuación se enmarca su situación actual:

Tabla 11. Avance de obras del otro si 9

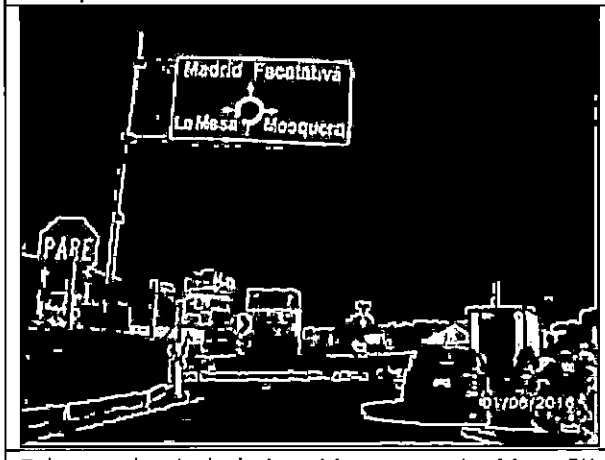
Obras Primera Etapa	Cumplimiento
1. Enlace a desnivel en tres esquinas PK 3+200	87% Diseño 0% Construcción
2. Enlace a desnivel glorieta Mosquera - La Mesa PK 7+300	98% Diseño 11% Construcción
3. Segunda calzada el Corzo - Cartagenita PK 16+850 20+ 900	100% Diseño 64% Construcción
4. Segunda calzada el Corzo - Cartagenita PK20+900 22+800	100% Diseño 23% Construcción
5. Enlace a desnivel entrada a Bojacá 20+900	98% Diseño 3% Construcción
6. Puente vehicular sobre el ferrocarril PK 21+100 (nueva calzada)	98% Diseño 1% Construcción
7. Retorno a nivel estación de peaje el corzo PK 16+950	98% Diseño 0% Construcción
8. Puente vehicular sobre el río Botello PK 21+300 (calzada existente)	100% Diseño 0% Construcción
9. Puente vehicular sobre el ferrocarril PK 21+100 (calzada existente)	100% Diseño 0% Construcción
10. Puente peatonal	100% Diseño 0% Construcción
11. Cicloruta variante Madrid - Cartagenita	100% Diseño 11% Construcción
12. Plan Especial de Manejo y Protección PEMP de la antigua estación del ferrocarril PK 3+200	0% Diseño 0% Construcción
13. Box coulvert PK 15+980	0% Diseño 0% Construcción

Fuente: Informe de interventoría, Consorcio R&Q – Servinc, Abril 2016.

El otro si 9 fue firmado en diciembre de 2014 y su etapa de preconstrucción (estudios y diseños de las obras) se inició en enero de 2015, los tiempos estimados contractualmente son de 38 meses (3 años y 2 meses) a partir del acta de inicio. Se estipuló que eran 8 meses de preconstrucción y 30 meses de construcción, se puede determinar entonces que para el mes de septiembre de 2015 ya debían haber culminado la etapa de estudios y diseños; sin embargo, se evidencia que el

concesionario no terminó para el momento los diseños de todas las obras a construir más sin embargo inició la construcción de las que tenían diseños aprobados y con *No Objeción* de la interventoría, para lo cual el término de tiempo empezó a contar iniciada la fase preconstructiva.

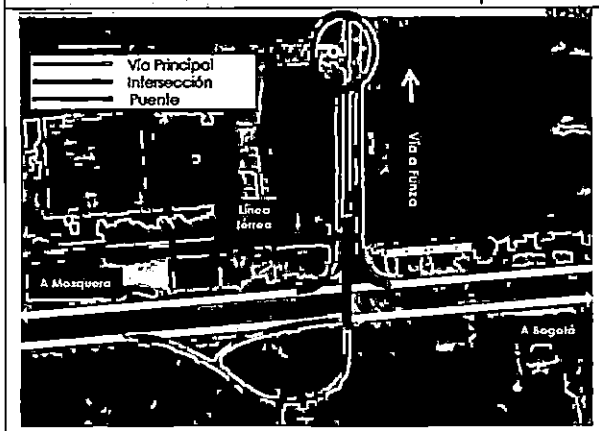
Actualmente transcurridos 15 meses a partir del acta de inicio se evidencian obras con adelantos importantes, en mayor medida las referidas a doble calzada y cicloruta, mientras que las relacionadas con puentes y cruces a desnivel presentan un menor avance constructivo, esto debido en gran medida a temas prediales y de redes que han causado demoras para poder iniciar o definir puntualmente los inicios o ajustes de los diseños.

Foto 2. Avance de obras Puente sobre la glorieta Mosquera – La Mesa	Foto 3. Avance de obras de segunda calzada, Corzo - Facatativá
	
Enlace a desnivel glorieta Mosquera - La Mesa PK 7+300	Conformación de base y subbase.

Este otro si es manejado por precios unitarios, se estructuró cuantificando las obras a realizar con precios unitarios y cantidades de obra, cada una de las obras a realizar tiene un presupuesto consolidado de intervenciones y se pagarán las cantidades ejecutadas efectivas, al suscribirse el otro si se generó con un presupuesto de referencia cercano a los $24.000 millones que fue ajustado luego de la revisión de diseños por parte de la interventoría en la cual se llegó a optimizar en casi $3.000 millones a lo presentado por el concesionario, adicional a esto en cuanto a predios se evidenció un gasto mucho menor al estipulado inicialmente.

Por cuenta de esta optimización se dispondrá de estos $3.000 millones para llevar a cabo obras adicionales como lo son la glorieta de Zipacón, la terminación de la cicloruta (2km adicionales) y el puente peatonal de tres esquinas, entre otras; esto será enmarcado en el otro si 10 que está siendo elaborado por la ANI e interventoría, acorde a lo priorizado para el proyecto.

Las metas definidas para 2016 están concentradas en dar vía en doble calzada con una longitud aproximada a los 4km, seguir trabajando en los cruces a desnivel que son los que demandan mayor tiempo de ejecución una vez superados los problemas prediales y de redes que se encontraron.

Foto 5. Enlace a desnivel Funza-Tres Esquinas	Foto 6. Estación férrea cruce tres esquinas
	
Intercambiador para mejora de la movilidad, incluye compra de predios y diseño geométrico que implica el paso del corredor férreo.	Estación abandonada, únicamente quedan muros; predio en poder de un particular.

Si bien el concesionario está trabajando en el cumplimiento del otro sí, es necesario apremiar de mayor manera debido a los tiempos totales previstos y llevar un control en tiempos más ajustado a la realidad conforme los tiempos que demandan cada una de las obras que se están interviniendo, pudiendo establecer posibles retrasos asociados al tiempo final establecido para su entrega en marzo de 2018.

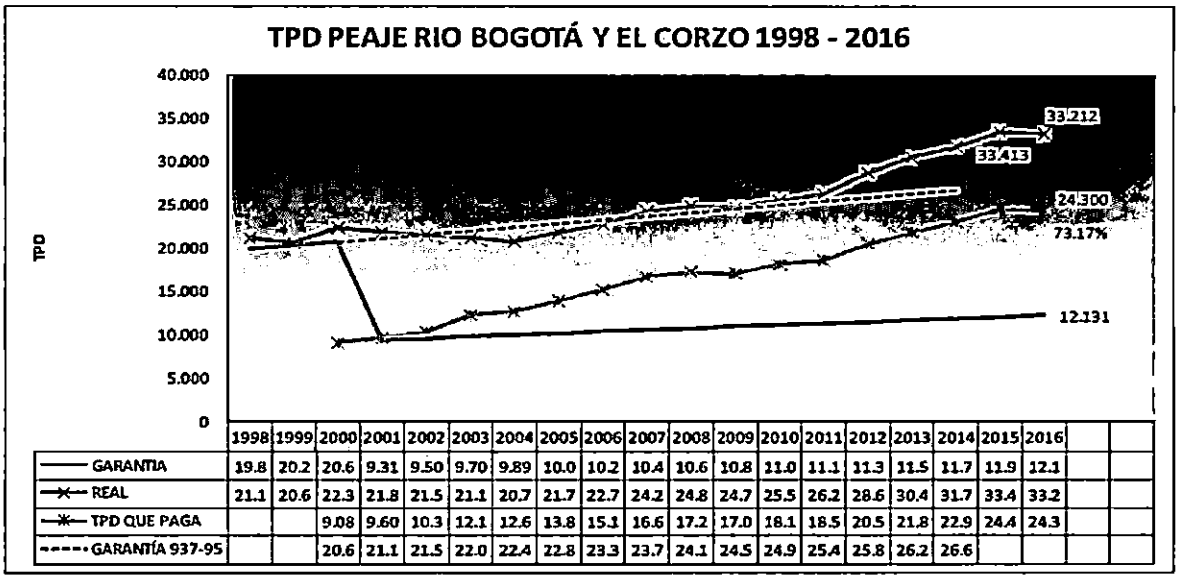
6.3.2 Recaudo del proyecto por concepto de peajes y trafico mínimo garantizado

Este proyecto de concesión se enmarca dentro de las concesiones de primera generación las cuales en materia de recaudo preveían unas garantías mínimas sobre el tráfico que circulaba en el corredor, caso por el cual ante una mala proyección y déficit del mismo el estado subsanaba la ausencia de dicha condición, esto genero un desequilibrio para el estado debido a que fue mucho menor el trafico circulante. Para el año 2001 y ante esta particularidad se genera el contrato modificatorio al contrato de concesión 0937 de 1995 en el cual se ajustan las proyecciones y garantías de tráfico con lo cual se replantea este particular.

El trafico actual esta muy por encima de la garantia establecida por el contrato modificatorio del 2001, ademas el TPD que paga tarifa se encuentra por encima del 70% evidenciando aproximadamente un 30% de tarifas especiales, para este particular vale la pena anotar lo establecido en el otro si 9 y otro si al otro si 9 donde se deja de autorizar nuevos vehiculos con tarifa especial de pago y solamente son aceptados cambios, esto con el fin de iniciar el cobro gradual de una tarifa a partir del año 2017.

A continuación se evidencia el panorama actual que vive el proyecto el cual denota las garantías mínimas establecidas en el contrato 937 de 1995, las nuevas garantías establecidas en el contrato modificatorio del 2001, el TPD que paga tarifa y el TPD acumulado que precisa el TPD que tiene tarifa especial.

Ilustración 2. Actual condición de TPD de la vía



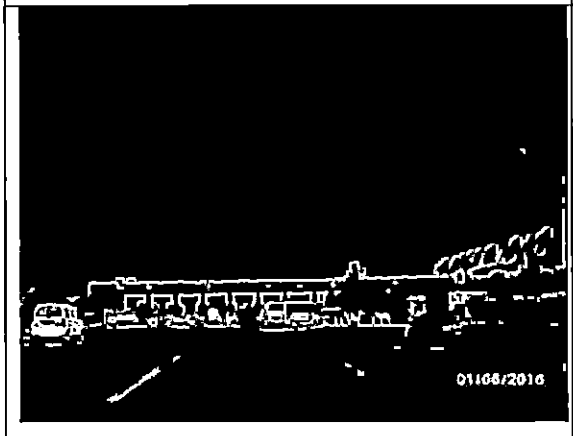
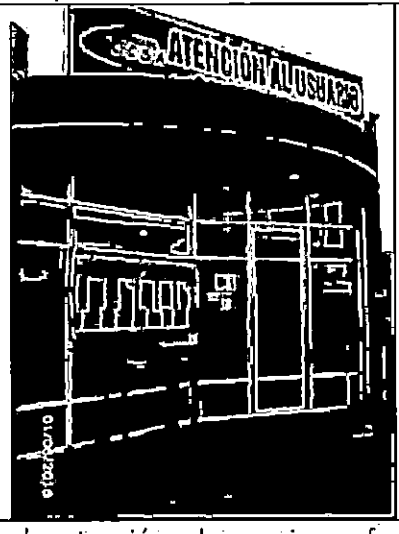
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
GARANTIA	19.8	20.2	20.6	9.31	9.50	9.70	9.89	10.0	10.2	10.4	10.6	10.8	11.0	11.1	11.3	11.5	11.7	11.9	12.1		
REAL	21.1	20.6	22.3	21.8	21.5	21.1	20.7	21.7	22.7	24.2	24.8	24.7	25.5	26.2	28.6	30.4	31.7	33.4	33.2		
TPD QUE PAGA			9.08	9.60	10.3	12.1	12.6	13.8	15.1	16.6	17.2	17.0	18.1	18.5	20.5	21.8	22.9	24.4	24.3		
GARANTÍA 937-95			20.6	21.1	21.5	22.0	22.4	22.8	23.3	23.7	24.1	24.5	24.9	25.4	25.8	26.2	26.6				

Fuente: Informe mensuale de interventoría, Consorcio R&Q-Servinc, abril de 2016.

De la misma manera es importante resaltar lo establecido en el contrato modificatorio del 2001 el cual establece que el recaudo generado por el TPD adicional a la garantia sera repartido por partes iguales (50% / 50%) al concesionario y la ANI, lo cual ha sido objeto de investigación de los entes de control y actualmente se tiene establecido mediante el hallazgo No. 165 de la contraloria, debido a que la garantia ya se cumple y todo el recaudo del trafico que se dé por encima de lo estipulado allí deberia pasar a ser de la ANI.

Es claro que el comportamiento del trafico en esta concesión viene creciendo de manera mayor a lo establecido en las proyecciones y denota actualmente un crecimiento en el ultimo año del 5.73% lo cual percibe la proyeccion superhabitaria por la cual esta atravezando el proyecto, esto sumado a la necesidad de establecer un incremento de las tarifas de los vehiculos con beneficio de categoria especial por ser de la zona de influencia, permitirá recaudar recursos adicionales para la entidad con miras a desarrollar nuevas obras para este proyecto o establecer un alcance mayor en este mismo corredor.

Es de vital importancia la aplicación de las nuevas tarifas a partir del año 2017 estipuladas en la clausula decimosegunda del otro si 9, esto requiere requiere una socialización marcada y de gran influencia. Debido a las intervenciones y obras que se estan ejecutando en la vía permitirá establecer una mayor receptividad para los beneficiarios del corredor, el pago de este peaje por parte de los beneficiarios de tarifa especial actualmente sólo pagan lo correspondiente al Fondo de Seguridad Vial equivalente a $200, el incremento de tarifas se podra llevar a cabo sujeto al otro si del otro si 9, lo cual postergó 1 año su inicio.

Foto 7. Peaje Río Bogotá	Foto 8. Oficina de Atención a usuarios de categoría especial
	
Infraestructura del peaje de salida de Bogotá por la Calle 13.	Oficina de atención al usuario, enfocada en categoría especial junto a peaje Río Bogotá.

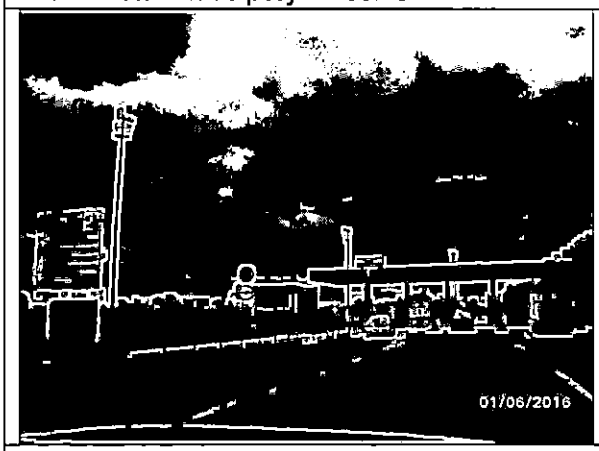
6.3.3 Afectación del proyecto por incidencia social (peajes)

Este proyecto actualmente moviliza aproximadamente 33.000 vehículos diarios (sumados los dos peajes) lo cual indica la importancia del corredor sobre el área de influencia, es claro que en esta zona se encuentra un desarrollo industrial bastante grande, además de ser una zona en la cual se establecen una gran cantidad de cultivos de flores, es la salida y entrada del tráfico pesado por la zona occidental a Bogotá y además de esto tiene varios municipios con población que trabaja en la ciudad de Bogotá lo cual hace que el movimiento diario desde y hacia la capital sea de gran repercusión siendo esta una de las concesiones de mayor tráfico movilizado.

En vista de estas incidencias y debido a que desde el inicio del proyecto se contempló manejar unos diferenciales de tarifas para los habitantes y personas que trabajan en la zona aledaña al corredor, se definió desde un principio una categorización de tarifa especial de estos peajes siempre y cuando cumplieran algunas condiciones, lamentablemente esto ha sido uno de los mayores problemas del proyecto, tanto así que fue necesario compensar al concesionario inicialmente porque el recaudo del tráfico no era suficiente para las condiciones pactadas.

De esta manera actualmente se han definido varias situaciones para evitar que se siga dando esta condición, entre otros se ha definido no autorizar un mayor número de ingreso de beneficiarios al sistema de categoría especial, esto es de gran ayuda para disminuir el TPD que no paga el peaje ya que el crecimiento anual de tráfico está en un 5,73% aproximadamente, de la misma manera se ha estimado iniciar un cobro diferencial sobre la tarifa actual y hacer un incremento gradual siempre teniendo como base tarifas bajas, esto será determinante sobre el proyecto para captar recursos

que financien un mayor número de obras a realizar ya sea con este concesionario o con uno próximo una vez termine la concesión.

Foto. 9 Estación de peaje El Corzo	Foto 10. Instalación de carriles "fácil pass"
	
Instalaciones del peaje el Corzo, en cercanías del municipio de Madrid.	Para comodidad de los usuarios y beneficiarios de tarifas especiales la instalación de carriles fácil pass en los dos peajes de la concesión ha mejorado la circulación en los mismos.

El factor determinante para esta expectativa que tiene la ANI se basara en la adecuada socialización y culturización de pago sobre estos aproximadamente 10.000 beneficiarios, ya que actualmente se cuenta con una vía en óptimas condiciones que cuenta con servicios asociados complementarios propios de una concesión, grúas, carro talleres, ambulancias, entre otros; y que la cultura del no pago afecta drásticamente este tipo de proyectos. Ya en situaciones anteriores se ha evidenciado la reacción reacia al pago del mismo por lo cual con obras se están ejecutando puede llevar al convencimiento del pago de estas tarifas a colocar, que serán del orden de los $500-$1000 pesos en su fase inicial, una vez se logre llevar a cabo el inicio de un pago por éste será mucho más fácil crear la cultura del pago por un servicio que se está generando y una mejora a largo plazo del mismo corredor.
Es por tanto un reto del concesionario, la ANI y la interventoría iniciar de manera temprana esta socialización del inicio de cobro de tarifas, con ayuda de las autoridades locales, gobernación y población en general concientizar las bondades que puedan resultar de esta necesidad del proyecto para poder desarrollar más obras que permitan obtener un mejor servicio a futuro.

6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el

ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría Consorcio R&Q-Servinc que denotan las actuaciones de la interventoría en donde puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento a fueron aplicadas para un mejoramiento continuo que hoy día se evidencia.

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 auditoria pasada hasta la evaluación del presente año.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio R&Q-Servinc para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **71.77** sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2016.

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

Tabla 12. Calificación MED

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

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en septiembre de 2013 al Consorcio R&Q-Servinc:

Tabla 13. Resultados de calificación MED de septiembre de 2013

Nombre Proyecto Concesión	Bogota - Fontibón - Faca - Los Alpes
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio R&Q - Servinc
No. Contrato Interventoría	No. 087 de 2012
Fecha de Evaluación	13 de Septiembre de 2013

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificacion desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa				73,61	
02	Gestión Tecnica				62,46	
03	Gestión Financiera				65,13	
04	Gestion Juridica				69,50	
05	Gestion de Aforo y Recaudo				68,91	
06	Gestion Ambiental				62,17	
07	Gestion Social					84,50
08	Gestion Predial				73,83	
	Promedio General =			**70,01**		

Fuente: Auditoria proyecto Fontibón – Facatativá- Los Alpes, Septiembre de 2013. Radicado 20131020076943.

Para la segunda auditoria solamente se evaluó el componente financiero de la misma realizado en marzo de 2015, bajo los parámetros de la matriz MED con la siguiente calificación:

Tabla 14. Resultados de calificación MED de Marzo de 2016

Administrativo	
Técnico	
Financiero	71,8
Gestión Jurídica	
Gestión de Aforo y Recaudo	
Gestión ambiental	
Gestión Social	
Gestión Predial	

Fuente: Auditoria proyecto Fontibón – Facatativa- Los Alpes, Abril de 2015. Radicado 20151020056783.

Para la tercera auditoria se evaluaron los 8 (ocho) componente que comprende la matriz MED, esta auditoria fue realizada el 31 de mayo y 1 de junio de 2016, con la siguiente calificación:

Tabla 15. Resultados de calificación MED de Junio de 2016

Nombre Proyecto Concesión	*Concesión Fontibón - Facatativá - Los Alpes*
Nombre Interventoría del proyecto	*Consorcio R&Q-Servinc*
No. Contrato Interventoria	*No. 087 de 2012*
Fecha de Evaluación	*31 de mayo y 1 de junio de 2016*

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificacion desempeño de Interventoría CARRETERO				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa				72,54	
02	Gestión Tecnica				73,21	
03	Gestión Financiera				71,83	
04	Gestion Juridica				70,00	
05	Gestion de Aforo y Recaudo				70,95	
06	Gestion Ambiental				70,14	
07	Gestion Social				74,94	
08	Gestion Predial				70,50	
	Promedio General =				**71,77**	

Presenta un mejoramiento general respecto la primera evaluación, en cuanto al componente financiero evaluado el año anterior, mantiene una similar calificación; de la misma manera vale resaltar que la actualización realizada a la MED en el año 2015 cambió varios criterios que generan una mayor exigencia y hace denotar una mejora en la evaluación obtenida, de la misma manera el proyecto actualmente se encuentra en etapa de operación y mantenimiento por lo cual los criterios aplicados y evaluados también cambiaron, lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo parámetros de calificación ciertamente diferentes. Se presentan en las Tablas No. 11, 12 y 13, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico immejia@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 31 de mayo y 1 de junio de 2016, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

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

2. **Social**: Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

3. **Técnica**: El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.

4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la 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.

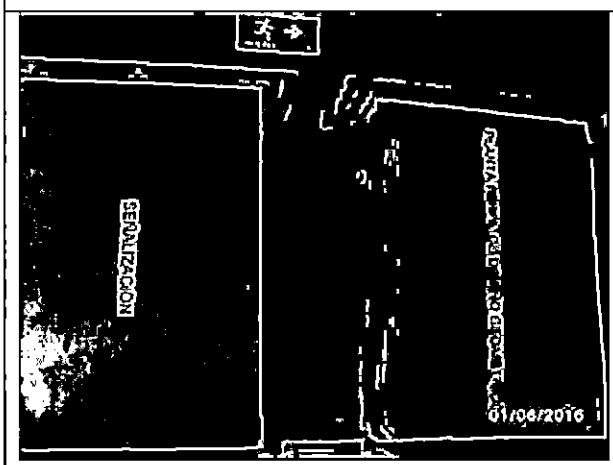
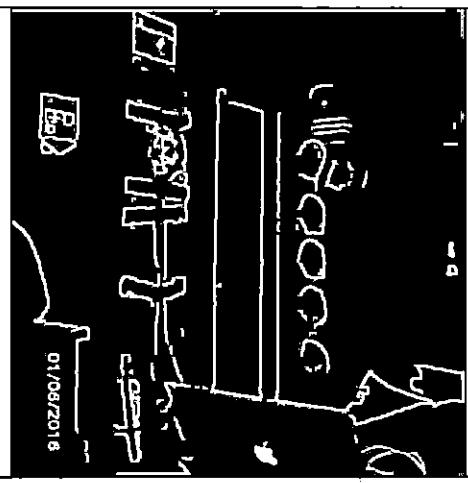
A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de mayo de 2016, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 72.54

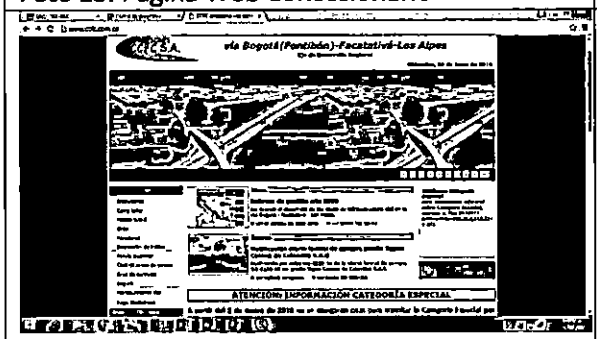
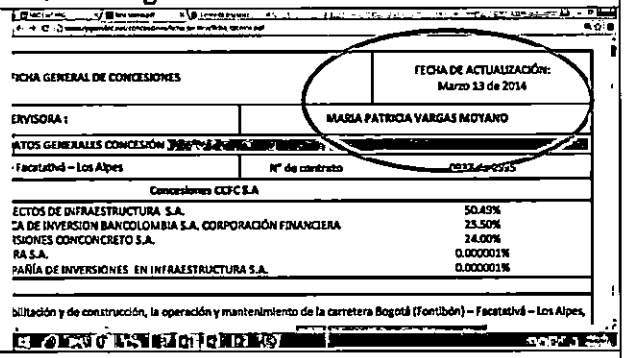
Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos

exigidos por la Agencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en Bogotá y Mosquera, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar. Debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor vial.

Foto 11. Planoteca de diseños obras otro si 9	Foto 12. Elementos de protección y seguridad industrial
	
Control y seguimiento adecuado de diseños, oficinas de Mosquera.	Elementos de primeros auxilios además de EPPs de personal de campo, oficina Mosquera.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. En este sentido también se resalta la gestión documental con la cual se lleva a cabo el proyecto así como el sistema de gestión de calidad que evidencia actualización constante, procedimientos y procesos para llevar a cabo un buen manejo del proyecto

Se evidencia una página web del concesionario con información importante acerca del proyecto que profundizan el alcance de la socialización del mismo; de igual manera la página web de la interventoría cuenta con información sobre el proyecto; sin embargo, se denota desactualizada la ficha técnica ya que la actualmente colgada en la página de internet data de marzo de 2014 y el supervisor que aparece es la ingeniera Maria Patricia Vargas, anterior supervisora del proyecto. Esto conlleva a que la información allí consignada no cuente con la actualización correspondiente y que mensualmente no se está actualizando.

Foto 13. Página Web Concesionario	Foto 14. Página Web Interventoría
	
Información completa y actualizada.	Información desactualizada.

Debido a que el proyecto ya se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, se evidencia un adecuado manejo del registro fotográfico con los pormenores acontecidos en las etapas de construcción de la Fase 2, actualmente en la etapa de operación y mantenimiento se lleva a cabo un adecuado mantenimiento rutinario, limpieza de señales verticales, limpieza de obras de drenaje, entre otros.

Se destaca el sistema de gestión de calidad de la empresa, la cual cuenta con certificación ISO 9001 el cual evidencia procesos y procedimientos adecuados a la etapa que vive el proyecto en función de las obras que actualmente se llevan a cabo y las labores de mantenimiento y operación a lo largo del corredor en virtud de su estado dentro del contrato de concesión.

Es importante resaltar el sistema de capacitaciones tanto presenciales como virtuales que realiza la empresa, esto se viene gestionado con un adecuado acompañamiento de la ARL y evidencia una retroalimentación constante y programática para todo el personal de la interventoría.

Se resalta el aporte adicional de una coordinación exclusiva para el direccionamiento de las interventorías de concesiones que tiene el Consorcio R&Q-Servinc (cuenta actualmente con 2 interventorías de concesiones mediante este consorcio además de 1 interventoría de 4G liderada por Servinc) esta coordinación es la que integra de manera permanente todos los trabajos a desarrollar direccionando las acciones a realizar en virtud de los acontecimientos de cada proyecto para dar respuestas inmediatas ante las solicitudes de la ANI, lo cual evidencia un acompañamiento puntual al desarrollo de la interventoría.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 73.21

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

Debido a que el proyecto actualmente adelanta obras referidas al otro si 9, encontramos un seguimiento adecuado a los distintos ítems que se vienen ejecutando, es importante resaltar el ajuste que se llevó a cabo por parte de la interventoría al presupuesto que entregó la concesión con miras al desarrollo de las obras a realizar, esto permitió optimizar los recursos que se tenían destinados.

Si bien las obras que vienen adelantando tuvieron una etapa de preconstrucción como tal, la cual ya culminó se evidencia que aún hay obras que están definiendo detalles para su inicio de construcción una vez los diseños estén 100% no objetados, esto precisa una ampliación de dicha etapa lo que a su vez puede conllevar a plazos mayores en la etapa de construcción, lo cual la interventoría debe controlar adecuadamente en un seguimiento particular teniendo como referencia los plazos estimados de cada obra y que no superen el plazo final de la etapa constructiva del otro sí.

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, en gran medida debido a la revisión de diseños y aprobación de los mismos, previo al inicio de la construcción y actualmente la posible ejecución de un nuevo otro sí que emana nuevas obras a realizar.

Foto 15. Enlace a desnivel Mosquera – La Mesa	Foto 16. Sello de fisuras Variante Facatativá
Pilas puente sobre glorieta Mosquera – La Mesa	Actividades de mantenimiento sobre la vía.

Se ha llevado a cabo un buen seguimiento por parte de la interventoría al estado del pavimento a lo largo del corredor, en los informes de índice de estado son muy claros los resultados, y el estado general del corredor es bueno en este aspecto, la última medición realizada en primer semestre de 2016 y radicada el 25 de mayo del presente año, denota un índice de 4.68, lo cual cumple con lo establecido contractualmente para la etapa de operación en la cual se encuentra el proyecto.

Si bien en el proyecto se tiene un índice de estado que cumple con lo establecido contractualmente se evidencian fisuras, resaltos, parcheos y condiciones de transitabilidad

deficiente en el tramo Facatativá – Los Alpes, no se encuentra un óptimo estado de la vía lo cual precisa un mantenimiento más agresivo para la misma buscando una mejor operación de ésta en cada uno de sus tramos, esto fue evidenciado en el recorrido realizado en la Auditoría.

Se evidencia falencias en la demarcación en algunos tramos de la vía concesionada, debe evaluarse la pertinencia de actividades de mantenimiento para la demarcación y colocación de señales adicionales en tramos donde se ven las falencias, si bien es un corredor de alto tráfico debe programarse este trabajo de manera en que no interrumpa los tráficos pico que pueden presentarse a lo largo de la semana o mes en que se realizan estas actividades que denotan cierres parciales.

Foto 17 Falencia de demarcación en sitios puntuales	Foto 18. Falencia de demarcación en sitios puntuales
Falta de demarcación evidenciada en cercanías de la variante Mosquera, se requiere mínimo punteo si se aplica carpeta asfáltica recientemente. Valla informativa con grafitis, debe procurarse siempre tener en buen estado las mismas.	Demarcación borrosa en inicio de la variante Facatativá.

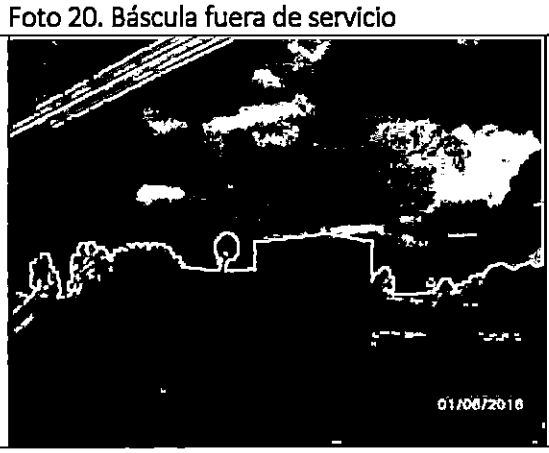
Se sugiere realizar de manera más frecuente la demarcación a lo largo del corredor ya que se denota desgaste intenso, se encuentra ausencia parcial de pintura reflectiva; si bien el proyecto mantiene una buena señalización es necesario que está sea en buen estado para complementar este aspecto a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial especialmente en el tránsito nocturno. Se solicita a la interventoría verificar el nuevo Manual de Señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte para el año 2015, y acoger lo allí dispuesto.

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

La siguiente auditoría de seguridad vial debe prever un análisis comparativo respecto a lo encontrado en la primera evaluación y las correcciones al respecto que fueron realizadas.

Se evidencia en el peaje El Río Bogotá unas instalaciones muy bien mantenidas en infraestructura; se mantiene un control de señalización, estado y ordenamiento estricto para el recaudo en cada una de las casetas de peaje, adicional a esto se evidencia la suficiencia de dicha infraestructura para atender el TPD que demanda la concesión hasta el momento denominado Alto y que la ampliación surtida recientemente con la inclusión de 2 carriles de recaudo adicional ha servido para evitar colas que demanden mayor tiempo de atención.

En cuanto a las básculas que tiene la concesión, se denota una situación que evidencia una falla marcada tanto de la concesión como de la interventoría y la ANI, referida particularmente al daño en la estación de pesaje fija del peaje El Corzo que no está en funcionamiento, tuvo un daño por cuenta de una sobrecarga de energía producida por un rayo que esta reportada del 12 de abril del presente año; a la fecha de la auditoria se pudo comprobar que no hay una expectativa cercana de la solución por cuenta de los repuestos para su funcionamiento que deben ser importados. Teniendo en cuenta lo anterior se denota una falencia importante dada la contingencia que debe haber para este tipo de situaciones ya que la ausencia de pesaje en el sentido hacia Bogotá siendo este un corredor con tan alto movimiento de vehículos pesados.

Foto 19. Área de Servicio	Foto 20. Báscula fuera de servicio
	
Área de servicio en inmediaciones del peaje Río Bogotá y cercanías del CCO.	Bascula cerrada desde el 12 de abril.

El área de servicio está terminada y acorde, buen funcionamiento, posee locales activos, baños en funcionamiento y demás servicios a los usuarios de la vía, cumple la función de brindar servicio permanentemente, en el recorrido se evidenció la puerta de acceso a la cafetería quebrada con letrero "Cuidado" lo cual evidencia un riesgo para los usuarios, situación que debe ser advertida y solicitada para el cambio por parte de la interventoría.

Para las obras que se adelantan en los diferentes puntos del corredor se sugiere a la interventoría generar cronogramas y cuadros de avance según una metodología clara de interpretación para evidenciar como se cuantifica el porcentaje de avance, por pesos de actividades respecto del programado contra el ejecutado como mecanismo de control de trazabilidad de las actividades.

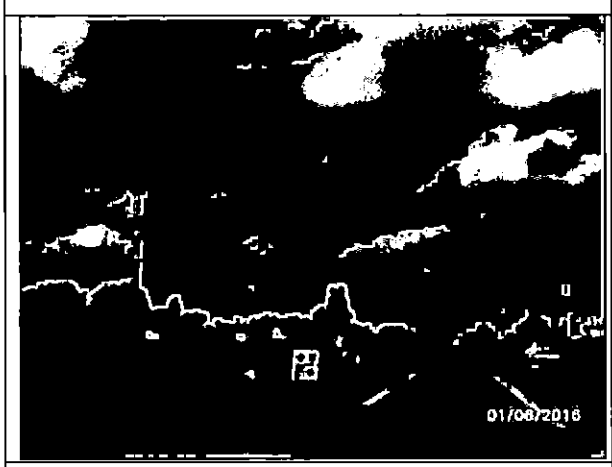
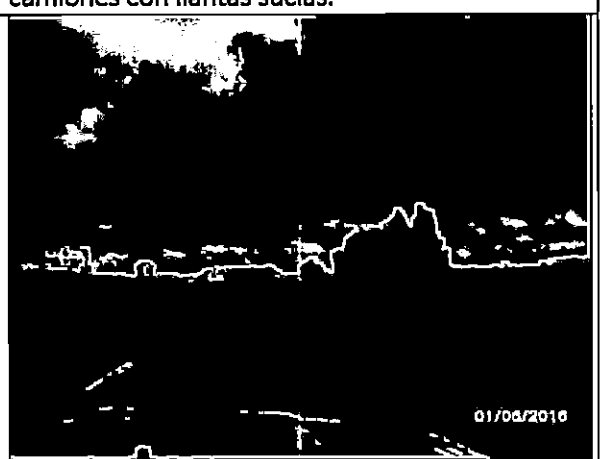
7.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 70.14

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

Se evidencia dentro del seguimiento de la interventoría el bajo porcentaje de avance referido a compensaciones ambientales requeridas en la licencia ambiental, esto se acentúa porque aún está verificándose el predio donde se llevará a cabo la compensación y hasta tanto no quede bien definido no se llevará a cabo siendo que está cercana la fecha en la cual ya se debía haber llevado la compensación (junio de 2016), son aproximadamente 9000 árboles los que se deben compensar los cuales podrían ser sembrados en la escuela de carabineros o en la ronda del río Subachoque.

De esta manera y a pesar que el proyecto avanza técnicamente bien, se denota un atraso importante en cuanto a la compensación ambiental que ya debía haber culminado por lo menos para este licenciamiento; se requiere que la interventoría actúe de manera más estricta a prever la culminación de la compensación a realizar.

Foto 21. Limpieza del corredor	Foto 22. Suciedad en la vía por salida de camiones con llantas sucias.
	
Cuadrilla de aseo y mantenimiento de rocería en la variante Madrid.	En algunos sectores se denota marcada suciedad por material particulado, generando peligro en la vía, esto con el agua propicia una superficie resbalosa propensa a accidentes.

Se evidencia una marcada suciedad de puntos específicos de la vía por cuenta de obras, canteras, parques industriales, entre otros; debido a la entrada y salida de vehículos livianos y pesados que ensucian la vía acarreando material particulado de dimensiones varias que inciden en la seguridad de la vía, generando un peligro constante por material particulado de gran tamaño sobre el corredor además de incidir en época de invierno en que la suciedad generada en la vía denote zonas de inestabilidad para los usuarios ya que la vía mojada y sucia genera una superficie

resbalosa propensa de accidentalidad; es necesario hacer un control más estricto a los sitios identificados en los cuales se vienen realizando obras para que se adopte un plan de limpieza de llantas antes de ingresar al corredor concesionado.

7.1.4 Desempeño del componente predial

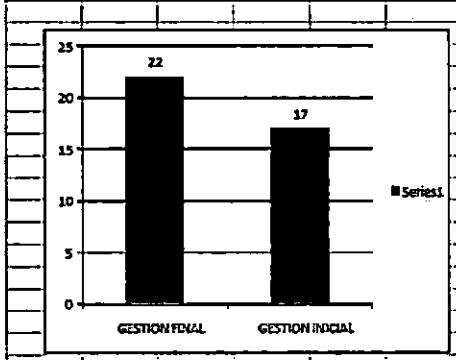
Calificación obtenida: 70.50

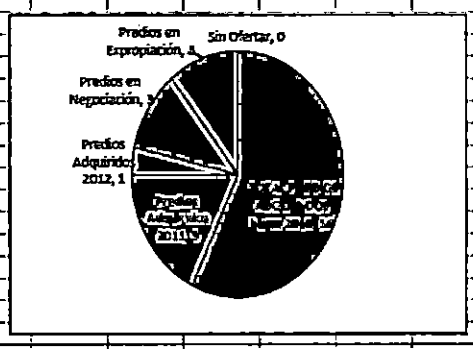
El componente predial surte una gran relevancia en las obras a desarrollar, debido a las intersecciones a realizar junto con los puentes que se tienen previstos en el alcance del otro si 9; se encuentran dificultades en la obtención de algunos predios en el enlace a desnivel de tres esquinas en el predio de Corpoica además del predio de Codensa que apenas recientemente ha sido liberado para avanzar en la construcción de la doble calzada.

Vale la pena resaltar que la estimación en la adquisición predial propuesta por el concesionario fue mucho más baja que la resultante, una vez se ha dado el proceso de adquisición lo que evidencia una gestión y seguimiento puntual adecuado por parte de la interventoría en optimizar los recursos previstos para adquisición predial.

Ilustración 3. Avance estado gestión predial

CONCESIÓN	SEGUIMIENTO	Predios Requeridos	TOTAL PREDIOS ADQUIRIDOS hasta 2010	Predios Adquiridos 2011	Predios Adquiridos 2012	Predios en Negociación	Predios en Expropiación	Sin Ofertar	Predios Recibidos Hasta 2010	Predios Recibidos 2011	Predios Recibidos 2012	Predios En Recibir	ITEM	PREDIOS ADQUIRIDOS
	ago-12	25	16	5	1	3	3	0	20	7	1	0	GESTION FINAL	25
FONTIBON-FACATATIVA-LOS ALPES	feb-12	25	16	5	0	4	3	0	20	7	0	1	GESTION FINAL	25
	jun-11	25	14	3	0	9	1	1	25	0	0	3	GESTION INICIAL	25





Fuente: Presentación de la interventoría en el anexo 12 del informe mensual de abril de 2016.

Se evidencia que al ser un corredor altamente poblado por las actividades, industriales, comerciales y urbanas tiene gran propensión a invasiones de diferente tipo, lo cual debe ser muy bien manejado siendo este un tema de prioridad para mantener el corredor despejado.

Para las obras faltantes y a suscribir en el otro si 10, se debe tener en cuenta las incidencias de los predios a adquirir según las zonas y el uso de suelo, debido a que pueden llegar a afectar zonas

industriales o comerciales en las cuales los avalúos puedan superar las previsiones con que cuenta la entidad para la adquisición predial.

7.1.5 Desempeño del componente aforos y estadística

Calificación obtenida: 70.95

Es un componente determinante en esta auditoría debido a que el proyecto tiene un TPD muy alto, por el peaje Rio Bogotá se tiene un TPD alrededor de 24.000 vehículos y para el peaje Corzo alrededor de 10.000; esto genera que los controles asociados al recaudo y contabilización sean muy estrictos, adicional a esto siendo una zona industrial, comercial y urbana, conlleva a posibles evasiones por lo cual los controles deben ser muy bien advertidos además de las tarifas especiales de cerca del 30% de los vehículos del TPD general.

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

Foto 23. Demarcación de resaltos Peaje Corzo	Foto 24. Señalización peaje Río Bogotá.
Desgaste en demarcación de resaltos a la salida del peaje Corzo.	Adecuada señalización en peaje Rio Bogotá.

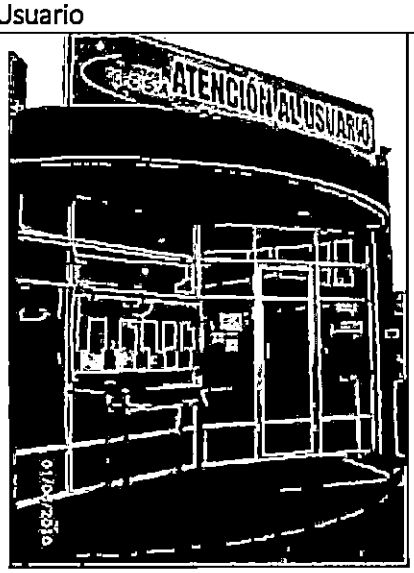
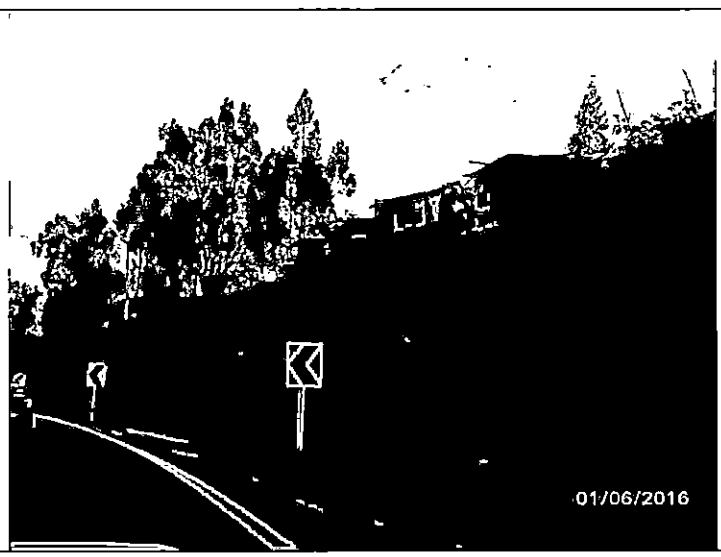
Para esta oficina es deficitaria la operación de una sola bascula por cuenta del daño en la báscula del peaje Corzo, si bien el contrato obliga pesar únicamente el 50% de los vehículos de carga, se debe solicitar una pronta solución a la báscula fija afectada, ya que en un sentido del corredor se está evitando controlar el peso de la carga pudiéndose incurrir en sobrepesos de vehículos pesados que actualmente transitan en la zona, adicional a esto deben preverse planes de contingencia para este tipo de novedades como por ejemplo operar con basculas móviles para solución temporal y así cubrir la necesidad en la zona.

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

7.1.6 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 74.94

Dentro del componente social se evidencia importantes avances respecto a lo previsto en el contrato original, ya que con el paso de los años ha sido necesaria una atención más específica para los habitantes de la zona prevaleciendo la adecuada socialización del proyecto y la incidencia del mismo en el diario vivir de esta zona.

Foto 25. Centro de Atención al Usuario	Foto 26. Invasiones sector Chico 2, vía Facatativá-Los Alpes
	
Atención de categoría especial y buzón de sugerencias.	Zona de invasión en la vía Facatativá – Los Alpes, necesidad de reubicación por posibles deslizamientos.

Se resalta el punto de atención de la concesión que si bien en el contrato de concesión no precisa o solicita puntualmente, a través del punto de atención al usuario para la categoría especial ha sido un punto en el cual se vienen atendiendo las diferentes sugerencias que surgen para el corredor, adicional a esto se evidencia que se instauró un buzón de sugerencias el cual permitirá acercar de una mejor manera a los usuarios y habitantes de la zona para cualquier tipo de recomendación sobre la vía o el proyecto.

Es determinante la participación de la interventoría en los acercamientos con las diferentes comunidades para el inicio e implementación del cobro que se empezará a realizar a los

beneficiarios de tarifa especial siendo este el punto de partida de involucrar nuevos recursos para el proyecto, esto se tiene especificado en el otro si 9 pero debe ser adecuadamente socializado para evitar posibles cierres de la vía o protestas de las personas beneficiarias, además de concientizar del aumento gradual.

7.1.7 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 71.83

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

Es importante resaltar los análisis realizados por la interventoría respecto al comportamiento del ingreso mínimo garantizado para la concesión y proyección de flujo de tráfico además del recaudo proyectado; de este particular depende en un futuro la instauración de reclamación al concesionario, de los valores adicionales pagados por encima de la garantía mínima y que demanda una cantidad importante de recursos que puede ser reclamados por la nación, este tema evidencia un amplio análisis en el último tiempo para poder llevar a cabo una reclamación del tema del 50% - 50% sobre el tráfico mínimo garantizado.

Se recomienda a la interventoría seguir apoyando a la ANI en la definición estratégica y justificada para poder iniciar un proceso de reclamación por este efecto siendo este un ítem fundamental en la previsión futura del proyecto y del mismo corredor vial.

7.1.8 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 70.00

Se evidencia un adecuado control jurídico al tema garantías por cuenta del estado actual del proyecto, siendo que este prevé actualmente una operación completa del corredor y además se tienen pólizas por las obras que se adelantan actualmente bajo el otro sí 9, todo esto se denota en el anexo 1 del informe de interventoría el cual se especifica puntualmente la trazabilidad de cada una de estas garantías.

De la misma manera se resalta el apoyo generado por la interventoría al plan de mejoramiento institucional en los hallazgos suscitados contra el proyecto en lo cual se ha dado el apoyo y asesoría necesaria para el cumplimiento de las unidades de medida. En el mismo sentido se resalta el apoyo jurídico-financiero en una posible demanda contra el concesionario para instaurar las pretensiones sobre el recaudo de peajes que se logra con el tráfico que supera la garantía mínima prevista en el contrato modificatorio del 2001, que actualmente se encuentra repartida 50%-50%.

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

8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

8.1 No Conformidades

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

8.1.1 Para la Interventoría

1. Debido a la compensación ambiental que requirió el proyecto emanado del licenciamiento ambiental no se evidencia una implementación adecuada debido a que, en junio del presente año, se vence el plazo otorgado por la autoridad ambiental, lo que a la fecha no ha surtido efecto.

2. No se evidencia justificación y seguimiento a la no operación de la báscula de pesaje ubicada en inmediaciones del peaje Corzo, luego del incidente presentado por la sobrecarga eléctrica generada por una tormenta eléctrica que afectó la operación total de la misma desde el mes de abril de 2016.

3. La ficha del proyecto en la página web de la interventoría se encuentra desactualizada; esta información siempre debe estar al día y su actualización debe ser mensual según los avances del proyecto.

4. Se evidencia un regular funcionamiento de los postes SOS, lo cual no ha sido advertido de manera estricta llevando a que el servicio prestado no sea al 100% durante varios meses consecutivos, en marzo 71% y en abril del 63% de acuerdo a lo reportado en los informes mensuales.

8.1.2 Para la supervisión

1. Se evidencia falencia en el cargue de información en la plataforma Project Online, ya que se encuentra desactualizada respecto al avance del proyecto.

2. La entrega de información para la auditoria a la oficina de control interno fue tardía, debido a que fue solicitada el 3 de mayo de 2016 y entregada solo hasta el 1 de junio de 2016; los requerimientos de la oficina de control interno deben darse cuando menos en los siguientes 8 días calendario a la solicitud, conforme al procedimiento EVCI-P-003.

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

1. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Trasporte publicado en el año 2015.

2. Asesorar proactivamente a la entidad en la formulación del Otro si 10, que precisa acometer nuevas obras con los dineros optimizados del otro si 9.

3. Definir una metodología precisa de control de avance de obra, donde se pueda verificar a modo de curva "s" el avance programado versus el ejecutado de cada una de las actividades asociadas al proyecto previsto para las obras pendientes por terminar.

4. Hacer seguimiento estricto a las actividades de mantenimiento correctivo ya que a pesar de que el índice de estado muestra resultados favorables y que cumplen, se evidencia un marcado desgaste en zonas como el tramo Facatativá – Los Alpes y Bojacá – Facatativá.

5. Se sugiere impulsar junto con el concesionario un plan de culturización y socialización más ambicioso respecto de los temas de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos trayectos del proyecto, siendo que este es un proyecto en inmediación de alto flujo de peatones.

6. Implementar los documentos de apoyo que tiene la ANI como mejora al proceso de vigilancia y control, estos son:

   a. Manual de Interventoría y Supervisión
   b. Guía de Buenas Prácticas para Interventorías
   c. Guía para la construcción de informes de interventoría

Entre otros documentos que pueden ser allegados por la Supervisión o por la Oficina de Control Interno en pro de la mejora continua, estos también se encuentra en la página web de la entidad www.ani.gov.co

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

8. Se recomienda a la interventoría seguir apoyando a la ANI en la definición estratégica y justificada para poder iniciar un proceso de reclamación por el recaudo superior al tráfico mínimo, siendo este un ítem fundamental en la previsión futura del proyecto y del mismo corredor vial.

9. Es determinante la participación de la interventoría en los acercamientos con las diferentes comunidades para el inicio e implementación del cobro de que se empezará a realizar a los beneficiarios de tarifa especial siendo este el punto de partida que permitirá involucrar nuevos recursos para el proyecto.

10. Para las obras faltantes, y a suscribir en el otro si 10, se recomienda tener en cuenta las incidencias de los predios a adquirir, según las zonas y el uso de suelo, debido a que pueden llegar a afectar zonas industriales o comerciales en las cuales los avalúos puedan superar las previsiones con que cuenta la entidad para la adquisición predial.

11. Se recomienda a la interventoría hacer seguimiento a las sugerencias previstas en las auditorias de seguridad vial, con el fin de ver la trazabilidad de las mismas surgidas en los informes presentados para saber las actuaciones a las que ha dado lugar el concesionario.

8.2.2 Para la Supervisión

1. Implementar el Manual de Interventoría y Supervisión para las labores de seguimiento y control en virtud de los procedimientos, formatos y manuales allí previstos, este manual fue publicado en abril de 2015 y es un documento de gran relevancia para las labores de supervisión.

2. Adelantar activamente la estructuración del otro si 10; en este sentido, llevar a cabo el estudio de necesidad y conveniencia a fin de aprovechar los recursos con que aun cuenta el proyecto.

3. Acompañar activamente el proceso de definición del cruce tres esquinas en el cual el PEMP ha realizado diversos comentarios y, siendo este un punto donde confluyen decisiones de diferentes entidades, liderar activamente la definición del mismo a fin de destrabar las dificultades que se presentan, tanto prediales como de diseño geométrico.

4. Apremiar ante las entidades competentes la definición y adquisición del predio de Corpoica ya que es de necesario para la obra a realizar en el cruce tres esquinas, además del puente peatonal a llevarse a cabo en dicha zona.

8.3 Buenas prácticas y observaciones

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

1. Se resaltan las labores realizadas referidas al control técnico del proyecto con un seguimiento minucioso al cumplimiento del objetivo. Las estrategias implementadas son de gran importancia para la culminación de las obras antes de marzo el inicio del tramo 1 a cargo del concesionario.

2. Se resalta que la interventoría optimizó los presupuestos del otro si 9, generando un ahorro aproximado a los $3.000 millones de pesos que servirán para reinvertir en más obras en el proyecto; con estas se llevará a cabo el otro si 10.

3. Se destaca el acompañamiento realizado a la entidad para la completitud de las unidades de medida de los 4 hallazgos que se tienen por contraloría, a fin de que se puedan cerrar los mismos por parte del ente de control.

4. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de mayo de 2016 de 71.77 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,

DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

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