

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020051183



Fecha: 28-03-2019

**MEMORANDO**

Bogotá D.C.

**PARA:** Dr. LOUIS FRANCOIS KLEYN LOPEZ  
Presidente**DR. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ**  
Vicepresidente de Gestión Contractual**DE:** GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO  
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica, seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera, Autopista Conexión Norte.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en el mes de marzo de 2019, realizó auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto carretera, Autopista Conexión Norte.

Las conclusiones y recomendaciones se describen en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones allí consignadas.

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin que la Vicepresidencia de Gestión Contractual tome medidas inmediatas respecto al siguiente riesgo que se puede materializar:

Se evidenciaron constantes modificaciones a los diseños generadas por el concesionario o sus contratistas; los diseños no objetados por la interventoría son la base de la verificación en la ejecución y si se presentan ajustes estos deben ser nuevamente revisados y atendidas las observaciones, sin que esto haya sido atendido por el concesionario, de acuerdo a lo reportado por la interventoría; con esta situación se afecta el adecuado seguimiento y se pone en riesgo el recibo de las obras en tanto no sean validados por los especialistas de ambas partes; este es un tema crítico para la entrega y verificación de las obras ejecutadas,  pudiendo generar una situación de controversia para el proyecto.

Cordial saludo,

La movilidad  
es de todos

Mintransporte





Agencia Nacional de  
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.  
PBX: 4848860 - [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co)  
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.  
Página 2 de 2

**Para contestar cite:**

Radicado ANI No.: **20191020051183**



Fecha: **28-03-2019**

## MEMORANDO

**GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 28 folios

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE) Area Carretero 4 BOGOTA D.C. -3) WILSON BALLESTEROS DUARTE 2 Area Carretero 4 BOGOTA D.C.

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

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20191020016393

GADF-F-010



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



Agencia Nacional de  
Infraestructura



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

---

## INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA

---



Informe de seguimiento a las funciones públicas de  
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto  
carretero, Autopista Conexión Norte

# 2019



## CONTENIDO

1. OBJETIVOS .....	4
1.1 Objetivo general .....	4
1.2 Objetivos específicos .....	4
2. ALCANCE.....	4
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	4
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	5
4.1 Información de contratos .....	5
4.2 Equipo de supervisión .....	7
4.3 Descripción del proyecto auditado.....	7
5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO.....	9
5.1 Avance del plan de obras, dificultades para su cumplimiento y entrega de obras.....	9
5.2 Definición de intervenciones en el puente sobre el río cauca luego del veredicto del amigable componedor .....	17
5.3 Impactos del orden público durante el año 2018.....	19
5.4 Riesgos del proyecto por bajo flujo vehicular y necesidad de conexión con otros proyectos ...	22
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	23
7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES .....	31
7.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	31
7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) .....	31
7.3 Verificación atención a organismos de control del Estado .....	31
8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	32
8.1 Buenas prácticas.....	33
Interventoría.....	33
Supervisión (Líder y equipo de apoyo).....	34
8.2 No Conformidades.....	34
Para la interventoría:.....	34
Para la supervisión (Líder y equipo de apoyo) .....	34
8.3 Recomendaciones .....	35
Para la Interventoría.....	35

 <p><b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</p>	 <p><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	--	--

Para la Supervisión del Proyecto (Líder y equipo de apoyo).....	38
---	----

### INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.....	7
Tabla 3. Intervenciones a realizar en el proyecto Autopista Conexión Norte.....	8
Tabla 4. Avance del proyecto en virtud del plan de obras.....	9
Tabla 5. Tiempos otorgados en el marco del EER del 01/26/18 al 25/05/18 en la UF1.....	20
Tabla 6 - Resultados de calificación MED julio de 2016.....	24
Tabla 7. Resultados de calificación MED de marzo de 2019.....	25
Tabla 8. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto.....	25
Tabla 9. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.....	27

### INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del proyecto y principales intervenciones.....	8
Ilustración 2. Red concesionada con otros proyectos.....	22

## 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: autopista conexión norte, respecto al cumplimiento de 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 que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa, fase construcción, además de la operación y mantenimiento que viene desarrollando en a lo largo del corredor vial.
- Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio 4G, en el proyecto de concesión de modo carretero, Autopistas del Nordeste.
- Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno y Contraloría General de la República, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo).

## 2. ALCANCE

El alcance de la auditoria enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría desde el mes de febrero de 2018 hasta el mes de febrero de 2019; derivado de las actuaciones asociadas al avance del plan de obra del proyecto verificando las dificultades para su cumplimiento, impacto generado por los problemas de orden público y el EER como medida de mitigación hacia el mismo, los efectos de la decisión del amigable componedor en la controversia acerca de las intervenciones del puente sobre el Rio Cauca y las necesidades que ha requerido el proyecto por el traslado de redes.

## 3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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



- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
  - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
  - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 009 de 2014 y demás documentos contractuales).
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 015 de 2015 y demás documentos contractuales).
- Últimos dos informes de interventoría y supervisión del proyecto referidos a los meses de enero y febrero de 2019, entre otros documentos de seguimiento contractual.

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de contratos

A continuación se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión, interventoría y supervisión, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	Concesión Autopistas del Nordeste SAS <b>Objeto:</b> Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento y reversión de la concesión	3 otrosíes generados durante el contrato.

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

	<p>Autopistas Conexión Norte, del proyecto "Autopistas para la prosperidad"</p> <p><b>Contrato:</b> del 6 de agosto de 2010</p> <p><b>Suscripción del contrato de concesión:</b> 10 de diciembre de 2014</p> <p><b>Inicio contrato concesión (suscripción acta de inicio):</b> 5 de febrero de 2015</p> <p><b>Inicio fase de construcción:</b> 1 de febrero de 2016</p> <p><b>Inicio etapa de operación y mantenimiento:</b> 6 de enero de 2021</p> <p><b>Plazo estimado:</b> 25 años (en virtud del VPIP)</p>	
<b>Interventoría</b>	<p><b>Consortio 4G</b></p> <p><b>Objeto:</b> Realizar el seguimiento, control, supervisión y verificación del cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en el contrato de concesión que se derive del proceso licitatorio correspondiente al corredor denominado "CONCESIÓN AUTOPISTA CONEXIÓN NORTE" en sus anexos y adendas entre otros.</p> <p><b>Contrato:</b> 015 de 2015</p> <p><b>Acta de inicio:</b> 6 de febrero de 2015</p> <p><b>Plazo:</b> 84 meses (7 años).</p>	NA

**Fuente:** Contratos de concesión y de interventoría.

El proyecto Autopista Conexión Norte, hace parte de los proyectos del programa 4G de concesiones viales y pertenece a la primera ola de contratos; está orientado a satisfacer y beneficiar una zona que no se ha intervenido durante muchos años y que permite generar una conexión junto a otros proyectos para la movilización de carga desde el centro del país hacia la costa norte de Colombia.

Actualmente el proyecto se encuentra en la fase de construcción de las unidades funcionales 1 y 2, además de la operación y mantenimiento de la unidad funcional 2; la infraestructura fue recibida de la gobernación de Antioquia, el corredor entre Cauca y Zaragoza, siendo esta una vía en condiciones aceptables de operación; sin embargo, la vía secundaria entre Zaragoza y Remedios no fue recibida porque en este tramo se construirá una totalmente nueva por lo cual no obedecía su recibo más allá del uso temporal de maquinaria y equipos que llegaran a los diferentes frentes de trabajo cercanos a esta vía.

El proyecto ha tenido 3 otrosíes en total enmarcados principalmente en temas asociados a clarificar el mecanismo de amigable componedor, ajustes en los elementos a entregar a la policía de carretera tales como tableros y dotación, además de condiciones de cesión financiera para el contrato; en todo caso los ajustes generados en los otrosíes no han impactado el alcance del contrato de concesión.

Esta es la segunda vez que se le hace auditoría técnica al proyecto por parte de la OCI; la auditoría anterior fue realizada en julio de 2016, momento en el cual el proyecto apenas iniciaba la fase de construcción y surtía la aclaración de diferentes situaciones relevantes para el contrato de concesión, particularmente por definiciones de obras a realizarse como el mejoramiento del puente sobre el Río Cauca y el ajuste en intervenciones sobre redes a lo largo del corredor a intervenir.

#### 4.2 Equipo de supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

**Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.**

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutierrez Díaz	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Gloria Ines Cardona Botero	Gerente Proyectos Carreteros	
Willson Ballesteros Duarte	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Mario Andrés Rodríguez Toledo	Apoyo financiero	
Maria Fernanda Rueda García	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno
Wilfreyer Chacon Hernandez	Apoyo Predial	
Victoria Eugenia Stella del Rocio Sanchez Zapata	Apoyo Jurídico-Predial	
Diana Marcela Carranza Torres	Apoyo social	
Richard Andres Ortiz Torres	Apoyo ambiental	Vicepresidencia Jurídica
Monica Francisca Olarte Gamarra	Apoyo jurídico	

En reunión del Plan de Regularización y/o Comité de Seguimiento del proyecto del día 6 de marzo de 2019, se presentó la metodología y plan de auditoría a realizar; se definió reunión de entrevista con el equipo de apoyo a la supervisión para el día 8 de marzo de 2019, verificando temas específicos del proyecto con el equipo de apoyo a la supervisión, en la cual se aclararon diferentes situaciones del mismo y que son de gestión del equipo de supervisión.

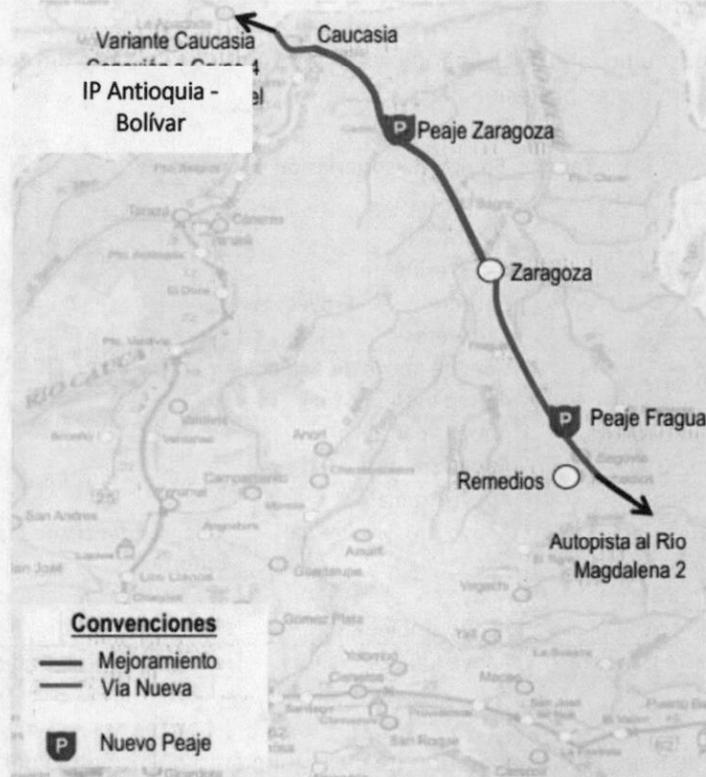
#### 4.3 Descripción del proyecto auditado

El proyecto de concesión carretero Autopista Conexión Norte, se enmarca dentro del programa 4G - primera ola de iniciativa pública, tiene una longitud total estimada origen destino de 145 kilómetros y su recorrido discurre completamente en el departamento de Antioquia.

El corredor une los municipios de Remedios, Zaragoza y Cauca. La vía conecta al sur con el proyecto de concesión Autopista al Río Magdalena 2 y al norte con el proyecto de concesión IP Antioquia - Bolívar.

A continuación se presenta un esquema general del proyecto, señalando las intervenciones del proyecto tanto de mejoramiento como de vía nueva en los tramos previstos en el contrato de concesión.

**Ilustración 1. Ubicación del proyecto y principales intervenciones.**



Fuente: Documento de Estructuración del proyecto, 2014.

Las principales intervenciones se mencionan en la siguiente tabla.

**Tabla 3. Intervenciones a realizar en el proyecto Autopista Conexión Norte**

UF	SUB-SECTORES	ABSCISAS	LONGITUD (KM)	INTERVENCIÓN PREVISTA
1	Remedios – Zaragoza	K00+000 a K57+573	58	Construcción de nueva calzada sencilla bidireccional.
2	2.1: Zaragoza - Caucasia sur	K00+000 a K82+226	82	Mejoramiento de calzada actual. incluye un intercambiador a desnivel en Zaragoza
	2.2: Caucasia sur - Caucasia oeste	K05+375 a K00+000	5	Construcción variante nueva en calzada sencilla. Incluye un intercambiador a desnivel en Caucasia sur, y una intersección a nivel en Caucasia oeste.

Fuente: Elaboración propia a partir del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión 009 de 2015.

El proyecto actualmente se encuentra en ejecución de la fase de construcción y precisa la terminación de la unidad funcional 2 para el año 2019; se han tenido dificultades que han afectado el rendimiento de las obras principalmente por problemas de orden público lo cual generó en el año 2018 una disminución notable en el avance del plan de obras en ambas unidades funcionales; sin embargo, luego de varias solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad – EER por parte del concesionario por acontecimientos de orden público que impactaron el proyecto se otorgaron en enero de 2019 tiempos adicionales en virtud de esta particularidad.

Se preveía la entrega de la UF2.2 Variante de Caucasia en febrero de 2019, lo cual no ocurrió en completitud y se analizan las formas en las cuales se procederá ante esta situación por parte del concesionario; de igual manera la UF 2.1 viene en ejecución y su terminación está prevista para mayo de 2019; sin embargo, hay actividades principalmente asociada a la construcción de estructuras que requieren mayores tiempos, lo cual advierte que posiblemente no se culmine en los tiempos contractuales estimados acorde al Plan de Obras aprobado. Este tema será analizado en el numeral 5.1 del presente documento.

El proyecto afrontó una controversia asociada a las intervenciones a realizar en el puente sobre el Río Cauca que hace parte del corredor concesionado.

## 5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

### 5.1 Avance del plan de obras, dificultades para su cumplimiento y entrega de obras

El seguimiento al plan de obras del proyecto que viene adelantando la interventoría estima que el avance a la fecha de ejecución es el siguiente:

**Tabla 4. Avance del proyecto en virtud del plan de obras**

Unidad funcional	Tramo	Programado	Ejecutado	Desfase
UF1	Remedios – Zaragoza	22,22%	8,73%	-13,49%
UF 2.1	Zaragoza - Caucasia	100%	78.88%	-21,12%
UF 2.2	Variante de Caucasia	100%	92,29%	-7,71%
<b>Total</b>	<b>Remedios - Caucasia</b>	<b>57.15%</b>	<b>41,08%</b>	<b>-16,07%</b>

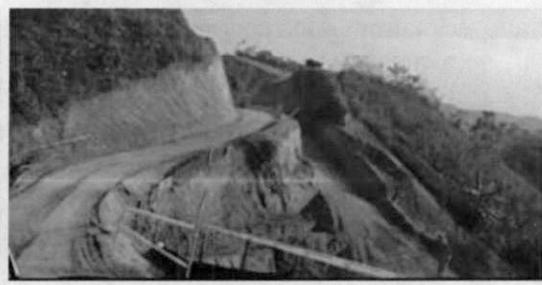
**Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del informe de interventoría del mes de febrero de 2019

De acuerdo a la tabla 3 podemos evidenciar que el proyecto Autopista Conexión Norte viene con un atraso en todas las unidades funcionales, por lo cual se hace necesario determinar lo que ha generado este tipo de efectos en la ejecución del proyecto.

Es importante aclarar que hubo situaciones que generaron retrasos en la ejecución que obedecieron principalmente a alteración del orden público en zona de influencia directa del corredor vial y generaron un bajo rendimiento del concesionario, tema que se abordará en el numeral 5.2 del presente informe.

**Unidad Funcional 1. Remedios – Zaragoza**

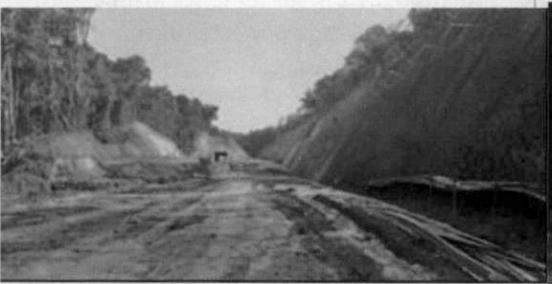
En la UF1 se tiene prevista la construcción de vía nueva de todo el trayecto entre Remedios y Zaragoza generando un nuevo trazado diferente al existente, ya que el actual hace parte de una vía secundaria y terciaria de bajas especificaciones a cargo de la Gobernación de Antioquia que viene siendo utilizada como acceso a los diferentes frentes de obra que ha abierto el concesionario.

<p><b>FOTO 1. REANUDACIÓN DE LABORES LUEGO DE AFECTACIONES DEL AÑO 2018</b></p>	<p><b>FOTO 2. APERTURA DE VIAS INDUSTRIALES PARA ACCESO A FRENTES DE OBRA</b></p>
	
<p>Se denotan frentes con reactivación de trabajos para adelantar hitos puntuales; sin embargo, esto se presenta en pocas zonas de la UF1.</p>	<p>Se ha requerido adelantar tramos nuevos de vías industriales para acceder a los puntos donde se tiene previsto el diseño de la vía nueva, esto ha demandado tiempos importantes.</p>

La UF1 comenzó el 22 de enero de 2017 y tiene estimada su terminación el 4 de enero de 2021; el avance viene siendo muy lento luego de completar más de 2 años de ejecución de la unidad funcional, pues solo reporta un avance inferior al 10%, esto es claramente evidenciable en campo ya que en el recorrido que realizó esta oficina pudo constatar que varios de los frentes de obra abiertos están abandonados o con muy poca presencia de personal y maquinaria trabajando; esto advierte sobre la necesidad de replantear el manejo que se le viene dando por parte del concesionario y el apremio hacia el cumplimiento del plan de obras vigente por parte de la interventoría y la supervisión del proyecto.

<p><b>FOTO 3. FRENTES DE OBRA ABANDONADOS</b></p>	<p><b>FOTO 4. AVANCE EN CIMENTACION DE PUENTES</b></p>
	
<p>Avances en la ejecución de puentes con estribos sin terminar, hierros expuestos sin recubrimiento.</p>	<p>Se evidencia reactivación de algunos frentes de obra con maquinaria y materiales en campo, sin embargo muy poco personal.</p>

Esta zona fue afectada por problemas de orden público en el año 2018, pero para 2019 se han previsto condiciones de acompañamiento de las fuerzas militares con el fin de que la ejecución del proyecto pueda avanzar satisfactoriamente, no se ha presentado en este año y el avance de las obras así lo demuestra.

<p><b>FOTO 5. CORTES DE TALUD CON ESTABILIZACIÓN</b></p>	<p><b>FOTO 6. EJECUCIÓN DE OBRAS HIDRÁULICAS, ALCANTARILLAS Y BOX</b></p>
	
<p>Gran parte del trayecto tiene estabilización de taludes principalmente realizados con pernos y cobertura vegetal.</p>	<p>Las obras hidráulicas como Box y alcantarillas vienen siendo lo más adelantado que tiene el concesionario para dar vía libre a conformación de estructura de pavimento</p>

Es necesario definir un plan de contingencia y una reprogramación al plan de obras que demuestre la reactivación del mismo, más allá de la holgura que al momento se tiene en el proyecto por la fecha de finalización del mismo, se advierte de manera anticipada que el atraso que se viene acumulando en la ejecución del plan de obras de la UF1 es considerable.

## Unidad Funcional 2

La unidad funcional 2 se discrimina en la variante de Caucasia, obra totalmente nueva a adelantarse por parte del proyecto, y el mejoramiento a la vía Caucasia-Zaragoza la cual fue entregada por la Gobernación de Antioquia a la concesión en el año 2016.

### UF 2.1 Mejoramiento corredor Caucasia-Zaragoza

Las obras asociadas al corredor vial entre el municipio de Zaragoza y Caucasia evidencian un avance significativo pero en todo caso menor al programado tal como lo muestra la tabla 3; este tramo también se vio afectado por problemas de orden público en el año 2018, para lo cual se planteó por parte del concesionario la solicitud de Eventos Eximentes de Responsabilidad (tema de análisis en el numeral 5.2 del presente informe) a lo cual en enero de 2019 la ANI aceptó la ocurrencia de dichos eventos y otorgó unos tiempos adicionales en compensación de las situaciones presentadas, que para esta unidad funcional estuvieron tasados en 4 meses adicionales.

El plan de obras determinaba que el inicio de la UF sería en febrero de 2016 y su terminación en enero de 2019; sin embargo, las obras tendrán por lo menos 4 meses adicionales como parte de la aceptación del EER y deben culminar en mayo de 2019, tiempo justo y ciertamente insuficiente para terminar las obras de mayor envergadura de acuerdo a la visita realizada por esta oficina al proyecto.

FOTO 7. VIA TERMINADA Y EN OPERACIÓN	FOTO 8. PROTECCIÓN A REDES DE HIDROCARBUROS
	
<p>Gran parte del trayecto se encuentra terminado y en buenas condiciones, pendiente de instalación de señalización vertical.</p>	<p>Trabajos en cruces de redes de hidrocarburos. Se encuentran en ejecución en varios puntos del trayecto y son ejecutados por contratistas de las empresas o entidades dueñas de las redes.</p>

<b>FOTO 9. CONSTRUCCIÓN DE BOX CON ATRASOS</b>	<b>FOTO 10. OBRAS ABANDONADAS CON INFRAESTRUCTURA EXPUESTA</b>
	
<p>Construcción de box culvert, pendiente de fundir concreto para generar relleno como parte de ajuste del diseño de la vía.</p>	<p>Puente suspendido, frente de obra abandonado por irregularidades en su construcción.</p>

Si bien el avance al momento de la visita es cercano al 80%, causan preocupación varios aspectos que impactan en el avance de la ejecución y la terminación misma; los principales aspectos a destacar en la culminación son los siguientes:

- Protección de los pasos de redes de hidrocarburos a lo largo del proyecto.
- Terminación de la construcción de puentes nuevos como el que se encuentra ubicado sobre el río Nechí.
- Puentes con dificultades en su construcción, en algunos casos con terminación anticipada del contrato a quien los venía construyendo.
- Box culvert con modificaciones de diseño que apenas están terminando de ser fundidos.
- Pendiente empradización de taludes y revegetalización de cortes realizados a lo largo de todo el trayecto.

Estos son algunos de los casos que pudieron ser evidenciados y que presentan avances precarios respecto de los tiempos que se tienen para culminar la UF. Es importante señalar que las obras que se tenían previstas para el mejoramiento del puente sobre el Río Cauca tampoco se han realizado y fueron objeto de controversia entre el concesionario y la Entidad acudiendo a Mecanismo Alternativo de Solución de Conflictos – MASC que contempla el contrato, donde se determinó llevarse a cabo mediante Amigable Composición la cual dio respuesta el 31 de octubre de 2018 a favor del concesionario, estableciendo que no se deben llevar a cabo intervenciones en dicho puente, este tema será analizado en el numeral 5.3 del presente informe.

FOTO 11. CULMINACIÓN DE ESTRUCTURA DE PAVIMENTO



Colocación de carpeta asfáltica en tramos de mejoramiento.

FOTO 12. MEJORAMIENTO – PUERTO TRIANA



Tramos de vía terminada, se evidencian algunos sitios de corrección del diseño aun con la vía antigua.

Se evidencia de manera relevante que la interventoría reporta que los diseños con los cuales el concesionario viene adelantando diferentes obras, son distintos a los no objetados por esta, en la fase de preconstrucción y obedecen a cambios sustanciales, además de que se han venido evidenciando falencias de los mismos diseños y se han materializado en la ejecución de obras principalmente en estructuras y estabilización de taludes.

FOTO 13. PUENTE SOBRE EL RIO NECHI



Avance en el proceso constructivo del puente el cual tuvo varios ajustes en el diseño mientras adelantaba su construcción. La interventoría no viene haciendo seguimiento al mismo por no tener el diseño final.

FOTO 14. PUENTE SOBRE EL RIO NECHÍ



El avance de este puente es bajo respecto a los tiempos límites para la culminación de la unidad funcional, siendo esta una de las principales obras de este tramo genera alto riesgo de incumplimiento.

Según lo planteado por la interventoría, en mayo del año 2019, momento previsto para la verificación de obras, muchas de estas no podrán ser verificadas debido a las modificaciones realizadas por contratistas del concesionario, los cuales no atendieron las observaciones generadas en revisiones de la interventoría o que simplemente siguieron diseños diferentes a los no objetados; por esta razón se han generado dificultades para llevar a cabo un adecuado seguimiento por parte de la interventoría, esto alerta de manera drástica las condiciones de recibo de las obras ya que debe

cumplirse el protocolo previsto en el contrato de concesión, parte general numeral 4.17 Procedimiento de Verificación.

#### UF 2.2 Variante de Caucasia

La variante es la primera obra en entregarse dentro del contrato de concesión; sin embargo, los tiempos de entrega que estaban previstos para enero de 2019 fueron ampliados en virtud del otorgamiento del Evento Eximente de Responsabilidad - EER lo cual postergó 1 mes la fecha prevista; sin embargo, este plazo tampoco fue cumplido por parte del concesionario ya que el 15 de febrero cuando se disponía a realizarse el recibo, se evidenciaron actividades pendientes por terminar, básicamente asociadas al intercambiador a desnivel Caucasia; en consecuencia, en el avance actual reportado por la interventoría en el informe de febrero de 2019, es del 92,29% quedando pendiente la culminación de la intersección a desnivel en Caucasia Sur.

<b>FOTO 15. INTERCAMBIADOR CAUCASIA SUR – VARIANTE DE CAUCASIA</b>	<b>FOTO 16. OBRAS EN EJECUCIÓN INTERCAMBIADOR DE CAUCASIA SUR</b>
	
Aspecto externo del intercambiador, glorieta inferior terminada y obras pendientes a lo largo del puente.	Ejecución de barreras tipo new jersey y barandas a lo largo del puente, pendiente de culminación.
<b>FOTO 17. COLOCACIÓN DE JUNTAS - INTERCAMBIADOR CAUCASIA SUR</b>	<b>FOTO 18. EMPALME CON VARIANTE – INTERCAMBIADOR CAUCASIA SUR</b>
	
Culminación de obras sobre el puente, instalación y verificación de juntas.	Terminación de obras de empalme con la variante de Caucasia, cierre operacional preventivo.

La variante es una vía totalmente nueva construida por el concesionario para evitar el paso por el municipio de Caucasia y que conecta con el proyecto de iniciativa privada Antioquia – Bolivar para dar un tránsito continuo de los vehículos que circulan de sur a norte y viceversa evitando el paso por el centro poblado.

FOTO 19. COLOCACIÓN DE SEÑALIZACIÓN	FOTO 20. CULMINACIÓN DE CONSTRUCCIÓN
	
<p>Se evidencia la colocación de señales informativas y demarcación.</p>	<p>Se evidencia que la variante está prácticamente terminada, solo está pendiente la conexión y culminación del intercambiador a desnivel Caucasia-sur.</p>

Se denotó en la visita realizada por la Oficina de Control Interno que la vía está casi culminada quedando pendiente la intersección Caucasia – Sur, la cual presenta objeciones de diseño por parte de la interventoría, ya que se ejecutaron actividades diferentes a las no objetadas en el diseño inicial y aun luego de cumplirse la fecha límite para el recibo, conforme el plan de obras quedan actividades pendientes de ejecución lo cual requiere medidas de apremio para su cumplimiento, las cuales se vienen abordando desde la interventoría del proyecto.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- No se viene cumpliendo la ejecución del plan de obras vigente, por lo cual se requiere insistir en el apremio a su cumplimiento, ya que las reprogramaciones realizadas no se han cumplido a cabalidad y está pendiente la aprobación de la generada por el otorgamiento de los EER.
- Se evidencian constantes modificaciones a los diseños generadas por el concesionario o sus contratistas; los diseños no objetados por la interventoría son la base de la verificación en la ejecución y si se presentan ajustes estos deben ser nuevamente revisados y atendidas las observaciones, situación que se ha vulnerado de acuerdo a lo reportado por la interventoría, con lo cual se afecta el adecuado seguimiento y se pone en riesgo el recibo de las obras en tanto no sean validados por los especialistas de ambas partes; este es un tema crítico para la entrega y verificación de las obras ejecutadas, pudiendo generar una situación de controversia para el proyecto.

- Para el cumplimiento de la UF2, los tiempos adicionales otorgados en el marco de los EER, posiblemente no serán suficientes para la culminación y puesta en operación de las obras, lo cual alerta el incumplimiento de los plazos previstos para esta unidad funcional; en consecuencia, es urgente determinar las rutas críticas y generar planes de contingencias para cumplir el cronograma del plan de obras vigente.
- Es necesario realizar una revisión general a la empradización de las estabilizaciones en los cortes de talud a lo largo de todo el corredor; se evidencia que así como hay sitios donde se ha revegetalizado, otros puntos carecen totalmente de empradización y advierten riesgos de escorrentía y desprendimientos.
- Para el recibo de la UF2 se debe evaluar los cierres de permisos ambientales, así como la culminación de actividades asociadas al mismo; se requiere validar rigurosamente el cumplimiento al PAGA y licencia ambiental de la variante con el fin de generar las salvedades u observaciones correspondientes al momento del recibo.
- En cuanto a la UF1 se advierte un atraso general que se ha venido acumulando con el paso del tiempo, más allá de los tiempos adicionales otorgados por los EER es necesario replantear la manera en que se van a reactivar diferentes frentes de obra, ya que luego del recorrido realizado, se evidenciaron como abandonados varios sitios en obras, tales como puentes que tienen materiales expuestos como hierros de pilotes y estribos, así como frentes de obra sin presencia de personal y maquinaria que advierte poca actividad en procura de la ejecución que requiere el proyecto.
- La gestión de la adquisición predial asociada al proyecto aún está muy distante de tener los predios a nombre del Estado, si bien se vienen adelantando las diferentes gestiones se alerta que no se tengan las escrituras de todos los predios de la UF2 al momento de la entrega de la infraestructura física prevista para mediados de 2019; esto afectaría el recibo de la unidad funcional y como tal la retribución hacia el concesionario.

**5.2 Definición de intervenciones en el puente sobre el río cauca luego del veredicto del amigable compondor**

El proyecto de concesión Autopista Conexión Norte considera un corredor continuo en su unidad funcional 2 desde Remedios hasta Cauca, infraestructura que en la entrega realizada por la Gobernación de Antioquia involucró el puente sobre el Río Cauca ubicado en la salida de Cauca hacia Remedios, siendo este un puente de aproximadamente 1,1km de longitud y de gran relevancia para el proyecto. La concesión desde la ejecución de los diseños de detalle en la etapa de pre-construcción, se opuso a la intervención del mismo debido a que el contrato no lo expresaba de manera explícita y solamente cuando se generó un periodo de cura asociado a la entrega de los diseños del puente, estos fueron remitidos advirtiendo el inicio de una controversia a dirimirse mediante el Mecanismo Alternativo de Solución de Conflictos – MASC, definido como Amigable Compondor.

**FOTO 12. ACORTAMIENTO DEL MEJORAMIENTO AL INICIO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA**



Se evidencia el empalme entre las obras de mejoramiento que se tienen en del tramo Caucasia – Remedios y el Puente sobre el río Cauca que termina en el inicio de la variante de Caucasia.

**FOTO 13. UBICACIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA A LA ALTURA DE CAUCASIA**



Fuente: Google Maps 2019

El puente sobre el río Cauca hace parte de la infraestructura entregada y conecta la variante con la salida hacia Remedios.

Esta situación generó una controversia entre el concesionario y la ANI que finalmente fue dirimida o aclarada en virtud de un amigable componedor el cual dio a conocer su posición el pasado 31 de octubre de 2018.

Si bien no es objeto de la presente auditoría evaluar el veredicto o la forma con la cual se adelantaron las discusiones frente a la controversia generada, si se genera una alerta enmarcada en la necesidad de intervención en el puente, más aun cuando el tiempo en el cual será operado por el concesionario es superior a 20 años y se encuentra dentro del corredor vial entregado para su operación y mantenimiento.

Los proyectos de concesión precisan la entrega de infraestructura por una cantidad de años importante, para este caso en particular se estiman 29 años contando a partir del acta de inicio del contrato (febrero de 2015), en donde seguramente se harán necesarias intervenciones de fondo al puente por ser una estructura que ha venido debilitándose con el paso de los años, requiriendo un programa de mantenimiento general y unas adecuaciones para su mejoramiento en virtud del tráfico que se espera pase por la concesión.

La Oficina de Control Interno alerta respecto a que hasta el momento no se tengan avances de solución frente a la necesidad de intervención que demanda el puente y que con el pasar de los años seguirá afectándose gradualmente, así como la manera de interpretación que se le dio al contrato y que no fue claramente definida entre las partes, incluso desde el proceso de contratación, por tratarse del puente más largo que tiene el corredor vial.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	---	---

Es necesario determinar la manera en que se atenderán las actividades asociadas a su mejoramiento, ya sea mediante recursos adicionales que se estimen sobre este o mediante un mecanismo adicional al que acuda la Entidad en pro de velar por una interpretación distinta al que dio la amigable composición. Se fundamenta esta necesidad en el marco de una adecuada operación y transitabilidad de vehículos a lo largo del contrato, particularmente entendiendo que será una zona de alto flujo vehicular de tráfico pesado durante un tiempo no menor a 20 años que dura el contrato de concesión.

### 5.3 Impactos del orden público durante el año 2018

El proyecto Autopista Conexión Norte se encuentra en el departamento de Antioquia, en límites con el departamento de Córdoba, una zona que por años ha mantenido conflictos de diferente índole, resaltando temas de orden público atribuible a guerrillas, bandas criminales, minería ilegal entre otros; los cuales para el año 2018 afectaron el proyecto por prácticas ilegales de intimidación hacia el concesionario y sus contratistas.

Los sucesos acontecidos en el proyecto resaltan la quema de maquinaria pesada, además de las constantes situaciones de hostigamiento hacia los contratistas por su permanencia en la zona llegando incluso a agredir a trabajadores impidiendo el normal desarrollo de las actividades.

Situaciones como las anteriormente señaladas originaron la petición de Eventos Eximentes de Responsabilidad – EER por parte del concesionario durante lo corrido de 2018, los cuales fueron analizados por la interventoría validando la incidencia de estos sucesos.

Las actas de eventos eximentes de responsabilidad otorgadas por la ANI son 3 y precisan las siguientes otorgamientos:

**5.3.1** Acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad en relación con la situación de orden público del proyecto Conexión Norte, concesión Autopistas del Nordeste SAS, contrato bajo el esquema de APP No. 009 de 2014. Unidad funcional 1.<sup>2</sup>

Esta primera acta tuvo un periodo de cobertura respecto a lo sucedido entre el 26 de enero y el 25 de mayo de 2018. Se otorga un periodo especial por alteración de orden público de 38 días en unos hitos definidos particularmente, además de 4 meses en hitos de mayor afectación por impactos causados como quema de maquinaria, amenazas y el plazo de reposición para esta.

A continuación se presenta lo dispuesto literalmente:

---

<sup>2</sup> Acta de EER suscrita entre las partes con motivo del otorgamiento del EER planteado por el concesionario, firmada el 14 de enero de 2019.

Tabla 5. Tiempos otorgados en el marco del EER del 01/26/18 al 25/05/18 en la UF1

UF 1 Remedios - Zaragoza												
HITOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ABSCISAS	K0+000 K5+000	K5+000 K10+000	K10+000 K15+000	K15+000 K20+000	K20+000 K25+000	K25+000 K30+000	K30+000 K35+000	K35+000 K40+000	K40+000 K45+000	K45+000 K50+000	K50+000 K55+000	K55+000 K58+000
Sectores quema de equipos										26 enero K48-K50		
sectores con amenazas				7 abr K17+000	18 abr K21+700			8 mar K36+900			18 abr K48+000	
Sectores no programados		X			X				X			
Declarar cuatro (4) meses de evento eximente de responsabilidad				X				X		X		
Declarar treinta y ocho (38) días de evento eximente de responsabilidad	X		X			X	X				X	X

REMEDIOS 
→
 ZARAGOZA

Fuente: Acta de EER del 14 de enero de 2019.

5.3.2 Acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad en relación con la situación de orden público del proyecto Conexión Norte, concesión Autopistas del Nordeste SAS, contrato bajo el esquema de APP No. 009 de 2014. Unidad funcional 1.<sup>3</sup>

Esta segunda acta de otorgamiento de EER analiza las situaciones originadas entre la fecha del 26 de mayo al 30 de septiembre de 2018, lo cual precisa el otorgamiento de un periodo especial adicional de las actividades del plan de obras que estaban previstas para estas fechas y que afectaron el rendimiento del concesionario en casi 4 meses.

<sup>3</sup> Acta de EER suscrita entre las partes con motivo del otorgamiento del EER planteado por el concesionario, firmada el 14 de enero de 2019.

5.3.3 Acta de declaratoria de evento eximente de responsabilidad en relación con la situación de orden público del proyecto Conexión Norte, concesión Autopistas del Nordeste SAS, contrato bajo el esquema de APP No. 009 de 2014. Unidad Funcional 2.<sup>4</sup>

Este tercer otorgamiento de EER precisa un otorgamiento de periodo especial por la alteración del orden público generado entre el 26 de enero hasta el 30 de septiembre y que se concede para la UF2.1 de 4 meses por afectación del plan de obras y para la UF2.2 de un mes por afectación en el plan de obras.

En consecuencia, el concesionario en virtud de estos otorgamientos tiene unos periodos especiales adicionales a los planteados en el plan de obras, los cuales deberán ser involucrados en una reprogramación al plan de obras vigente y no ser objetado por la interventoría, a fin del cumplimiento de las actividades planteadas y de los tiempos límites fijados.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Si bien no pueden desconocerse las situaciones acontecidas en el marco de la ejecución del contrato en el año 2018, es necesario precisar el grado de afectación que ha tenido el proyecto y los sitios particulares del mismo; esto con el fin de configurar los tiempos precisos de no ejecución de obras y que puedan establecerse como EER; en virtud de esto la interventoría es la llamada a seguir validando y verificando este tipo de afectaciones más aun cuando los tiempos de las unidades funcionales 2.1 y 2.2 están próximas a cumplirse y los tiempos con los que cuenta el concesionario son muy justos; es así como en la UF1 también debe mantenerse una validación de este tipo de incidencias en el impacto sobre la ejecución que tiene el concesionario y no como objeto de ampliar tiempos perdidos por no ejecución en frentes de obra que están ciertamente abandonados o a la intemperie y sin ejecución en los últimos meses.
- Si bien se presentaron diferentes situaciones asociadas a dificultades en ejecución por alteración del orden público, nunca se suspendieron los trabajos sino que se redujeron los rendimientos, lo cual genera la determinación de tiempos a otorgar en solo algunos hitos o puntos del corredor; en función de esto es definitiva la observancia que debe mantener la interventoría a fin de establecer los casos en los cuales deben otorgarse EER por este particular.
- Conforme a lo ocurrido en el año 2018 la supervisión debe velar porque el acompañamiento de las fuerzas militares se mantenga a lo largo del tiempo que falta en la etapa de

---

<sup>4</sup> Acta de EER suscrita entre las partes con motivo del otorgamiento del EER planteado por el concesionario, firmada el 14 de enero de 2019.

construcción, siendo un mediador entre la concesión y las fuerzas armadas con el fin de garantizar la culminación de las obras sin alteración del orden público.

#### 5.4 Riesgos del proyecto por bajo flujo vehicular y necesidad de conexión con otros proyectos

Los proyectos del programa 4G de concesiones viales que iniciaron en el año 2014 fueron diseñados de manera articulada para mejorar de manera sistemática la conexión de centros productivos con zonas de exportación generando alternativas para el transporte de carga pesada y la movilización en general de vehículos livianos; es por esto que para el proyecto Autopista Conexión Norte se genera una interacción directa con los proyectos IP Antioquia – Bolívar al norte y la Autopista Magdalena 2 al sur generando así una red concesionada de vías con altas especificaciones técnicas.

Ilustración 2. Red concesionada con otros proyectos



Fuente: Página web de la ANI. <https://www.ani.gov.co/articulo/ani-adjudica-proyecto-conexion-norte-transmision-streaming-13679>

Para que los proyectos puedan generar los resultados que el gobierno espera deben adelantarse de manera simultánea ya que el tráfico de unos depende de la atracción que se genere desde otros proyectos, es así que para este caso particular en gran medida se depende del proyecto Magdalena 2 por medio del cual se atrae el mayor flujo vehicular desde el centro del país; adicional a esto las dos unidades funcionales requieren que su operación sea simultánea para plantear beneficios origen destino del corredor, y sin esto funcionan como corredores limitados con muy poca atracción vehicular.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	---	---

En el recorrido de la UF2 se evidenció que la circulación por el proyecto es muy baja, casi nula, tanto de tráfico pesado como de tráfico liviano, si bien la mayoría de vehículos que transitan actualmente en el corredor son del propio concesionario, esto implica que la unidad funcional una vez entre en operación no atraiga una cantidad importante de vehículos debido a que le falta la conexión y terminación de obras en la UF1; asimismo dependerá en gran medida del complemento del proyecto de concesión Autopista Magdalena 2 que también está a cargo de la ANI.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Es determinante que los escenarios planteados en estudios de tráfico para los primeros años de los proyectos sean conservadores y contemplen las diferentes variables que impactan el tráfico del mismo; en este caso que la continuidad del corredor depende de la terminación total de las obras y de la ejecución de otros proyectos que lo conectan, de lo contrario no son reales las estimaciones que se hacen en estructuración y distan ampliamente de la realidad generando déficit en el recaudo que se verá en los años de control financiero previstos como año 8, 13 y 18.
- El concesionario aún no ha iniciado la construcción del peaje de la UF2 aun cuando quedan 2 meses para la terminación del plazo de la misma, lo cual alerta de manera significativa en el inicio del recaudo para el proyecto, además de tener en cuenta que es una zona donde nunca se han tenido peajes y podría generar dificultades con la comunidad.
- El recaudo del proyecto debió haber iniciado en enero de 2019 y por temas de orden público y el otorgamiento de los EER se desplazó hasta el mes de mayo de 2019, lo cual genera un diferencial de recaudo que debe considerarse desde el área de riesgos.
- Dado el tráfico actual del proyecto se prevé una afectación del riesgo comercial el cual debe evaluarse por parte de la Entidad para revisar conforme las contingencias que tiene el proyecto; llevar a cabo una estimación de lo que se debería haber recaudado plantearía un estimativo inicial de lo que se ha dejado de recaudar para el cálculo del VPIP del proyecto.

## 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) validando el cumplimiento de las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría. Así mismo, se realizó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría siendo esta la segunda auditoría en realizarse; la anterior auditoría se realizó también en la etapa de construcción, operación y mantenimiento del proyecto en el año 2016. En consecuencia, se cuenta con datos que permiten evidenciar si se han tomado acciones a partir de las recomendaciones realizadas en anteriores auditorías, para el mejoramiento continuo.

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo (Matriz de Evaluación de Desempeño – MED) 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.<sup>5</sup>

Las calificaciones presentadas en las anteriores auditorías se presentan a continuación:

En la siguiente tabla se presenta la calificación obtenida por la interventoría Consorcio 4G, a partir de la auditoría hecha por la Oficina de Control Interno en julio de 2016:

Tabla 6 - Resultados de calificación MED julio de 2016

	Nombre Proyecto Concesión	AUTOPISTA CONEXIÓN NORTE				
	Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO 4G				
	No. Contrato Interventoría	015 de 2015				
	Fecha de Evaluación	14/07/2016				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		<b>Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO</b>				
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	<b>Muy bajo</b>	<b>Bajo</b>	<b>Medio</b>	<b>Alto</b>	<b>Muy Alto</b>
01	Gestión Administrativa				76.63	
02	Gestión Técnica				76.46	
03	Gestión Financiera				77.46	
04	Gestión Jurídica				77.17	
05	Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA
06	Gestión Ambiental				75.76	
07	Gestión Social				76.75	
08	Gestión Predial				75.50	
<b>Promedio General =</b>		<b>76.53</b>				

Fuente: Informe de Auditoría Técnica 2016. Rad. 20161020096003 del 3 de agosto de 2016.

A partir de la auditoría adelantada en marzo de 2019 se obtuvieron los siguientes resultados:

<sup>5</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 12 de marzo de 2019.

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
--	---	--

Tabla 7. Resultados de calificación MED de marzo de 2019.

 Agencia Nacional de Infraestructura		Nombre proyecto concesión		Autopista Conexión Norte			
		Nombre interventoría proyecto		Consorcio 4G			
		No. contrato interventoría		015 de 2015			
		Fecha de evaluación		martes, 12 de marzo de 2019			
		0-69		70-89		90-100	
		<b>Calificación desempeño de interventoría CARRETERO</b>					
Id	Componente	Bajo	Medio	Alto	Cumplimiento contractual		
01	Gestión Administrativa	-	81,82	-	11/11 (100%)		
02	Gestión Técnica	-	79,41	-	22/22 (100%)		
03	Gestión Financiera	-	78,75	-	20/20 (100%)		
04	Gestión Jurídica	-	84,09	-	11/11 (100%)		
05	Gestión de Aforo y recaudo	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!		
06	Gestión Ambiental	-	80,00	-	10/10 (100%)		
07	Gestión Social	-	78,85	-	13/13 (100%)		
08	Gestión Predial	-	79,55	-	11/11 (100%)		
<b>Calificación ponderada: 80,1/100</b>		<b>Cumplimiento contractual: 98/98 (100%)</b>					

**Fuente:** Elaboración propia a partir de la verificación de documentos y soportes de la interventoría utilizando la aplicación del Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 4; año 2019 y Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.

Las calificaciones reportadas se encuentran acorde a la metodología utilizada por la Oficina de Control Interno hasta 2017, según la cual el desempeño de una interventoría se considera alto si la calificación global se encuentra entre 61 y 80. A partir de la actualización hecha en 2018 y 2019 el desempeño se considera alto si las calificaciones se encuentran entre 90 y 100, medio entre 70 y 89 y bajo entre 0 y 69.

Tabla 8. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto

Id	Componente	Julio-16	Marzo-19
1	Gestión Administrativa	76,63	81,82
2	Gestión Técnica	76,46	79,41
3	Gestión Financiera	77,46	78,75
4	Gestión Jurídica	77,17	84,09
5	Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA
6	Gestión Ambiental	75,76	80,00
7	Gestión Social	76,75	78,85
8	Gestión Predial	75,50	79,55
<b>Calificación global</b>		<b>76,53</b>	<b>80,1</b>

El resultado obtenido para la Consorcio 4G, en la actual auditoría, fue de **80,1** sobre 100, resultado global, a partir de la evaluación de siete (7) componentes. En esta 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).

Se evidenció una interventoría que cumple con la totalidad de obligaciones contractuales verificadas en la MED denotando un **100%** de cumplimiento sobre las evaluadas (98 de 98, ver columna 6 de la

Tabla 77); es importante resaltar que la interventoría está en el proyecto desde su inicio, más de 4 años, periodo en el cual ha sido visitada en dos oportunidades por la Oficina de Control Interno en virtud de realización de auditoría técnica, lo cual plantea mejoramientos dentro de los controles del proyecto; aún le quedan 4 años más de contrato a la interventoría, por lo cual las acciones y mejoramientos detectados en la presente auditoría harán parte del mejoramiento continuo hacia el control del proyecto. En el capítulo 8 se detallan las conclusiones para la interventoría.

Es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno y las calificaciones obtenidas en otros años no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como, por ejemplo, en la primera calificación el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

En la visita de auditoría realizada los días 12, 13 y 14 de marzo de 2019, 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; asimismo, se pudo realizar un recorrido al proyecto que fue previsto entre Caucasia y Zaragoza, obras adelantadas en la UF2; además de recorrer una parte de la UF1 Zaragoza-Remedios. Los tramos visitados evidenciaron los avances en ejecución denotados en el cumplimiento que lleva el plan de obras pero también advierten sobre situaciones de no cumplimiento y retraso de obras a lo largo del proyecto.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación), fueron 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.

Se evidencia una interventoría que viene dando cumplimiento al contrato, lleva a cabo actuaciones enfocadas en revisar minuciosamente la ejecución de la obra en virtud de los diseños no objetados además de advertir constante situaciones irregulares que genere el concesionario para poder corregir en conjunto con la ANI; se realiza y controla la operación y mantenimiento del tramo entre Caucasia y Zaragoza único entregado para operación temprana. En la presente auditoría se resaltan los controles que se han generado como parte del mejoramiento continuo de la interventoría, los cuales

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b>  <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</b></p>	 <p align="center"><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
--	--	---

fueron constatados en la visita realizada para el presente año, producto, entre otras, de las recomendaciones generadas en las anteriores visitas al proyecto por parte de la Oficina de Control Interno.

La calificación obtenida se ubica dentro de un rango medio, lo cual evidencia el cumplimiento de los criterios evaluados, varios de estos con cumplimientos superiores a los contractuales; los aspectos que se resaltan y otros que precisan un mejoramiento serán abordados en la Tabla 9; a continuación, se presenta el análisis de cada componente evaluado en esta auditoría, así:

**Tabla 9. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.**

ASPECTOS POSITIVOS Y/O GESTIÓN QUE DA VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA Y/O RECOMENDACIONES
<b>Componente Administrativo 81,82/100</b>	
<p>Para el componente administrativo se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual, según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se evidencia mayor dedicación de personal mínimo contractual, además de que se cuenta con personal complementario en las oficinas de Bogotá y campo como parte de la gestión de la interventoría; esto proporciona mayor análisis al seguimiento del contrato de concesión.</li> <li>- Se cuenta con un sistema de gestión de calidad completo que permite hacer seguimiento basado en todos los parámetros de la actualidad del proyecto; ha sido objeto de mejoras en virtud del avance del proyecto que precisa acciones implementadas hacia la actualización de formatos y procedimientos internos.</li> <li>- Se cuenta con un sistema de gestión documental que evidencia claramente la trazabilidad de la información recibida y enviada permitiendo su acceso de manera remota; la atención ante requerimientos tanto de la ANI como de otros actores del proyecto cumple con</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener la premisa de resolver las situaciones que se van presentando con el concesionario respecto de realizar más reuniones y/o mesas de trabajo y menos oficios que generen reprocesos en acciones a realizar.</li> <li>- Seguir fortaleciendo el sistema de gestión de calidad con la actualización de procedimientos que requiera el proyecto; es necesario definir los procedimientos y formatos para la verificación de recibo de la Unidad Funcional 2, la cual será entregada el presente año.</li> <li>- Mantener la actualización de la información en las plataformas Project Online y Aniscopio de acuerdo a las capacitaciones y lineamientos de la ANI, ya que los datos que arrojan estas herramientas son fundamentales para el seguimiento de los proyectos y dependen de la información de campo que obtiene la interventoría.</li> </ul>

los tiempos de respuesta para la toma de acciones en el proyecto.	
<b>Componente Técnico 79,41/100</b>	
<p>Para el componente técnico se evaluaron 22 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual, según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se generan informes semanales hacia la ANI lo cual permite mantener informada a la Entidad sobre las diferentes novedades generadas en cada componente del proyecto, planteando así información real en periodos de tiempo cortos.</li> <li>- Se generan reuniones de "líderes" o cabezas de área de cada componente de la interventoría con el fin de generar soluciones integrales a las principales problemáticas evidenciadas en el proyecto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A partir del recorrido realizado en la Unidad Funcional 2 (variante Caucasia y mejoramiento Caucasia-Zaragoza), conforme a las obras de construcción de vía nueva y mejoramiento que se vienen adelantando y se estiman culminar el mayo de 2019, se debe adelantar de manera previa junto con el concesionario la metodología con la cual se realizará la inspección a tramos ya terminados para generar las observaciones que den a lugar como parte del cumplimiento del alcance contractual y el recibo en el acta de verificación a realizarse.</li> <li>- Se evidencia que la variante de Caucasia debió ser entregada el 15 de febrero de 2019 en virtud del plazo adicional otorgado por el EER y aún no está lista, particularmente por la intersección a desnivel Caucasia Sur, lo cual conlleva a un incumplimiento del plan de obras y de la entrega de la misma; se recomienda a la interventoría adelantar las gestiones de apremio correspondientes a fin de dar cumplimiento al contrato.</li> <li>- Se evidencia que los diseños definitivos de muchas de las obras del proyecto han surtido cambios sustanciales pudiendo afectar la calidad de las mismas conforme lo planteado por la interventoría; por lo cual la verificación de recibo es determinante para la entrega que realizará el concesionario y deba ser verificada por la interventoría como parte del recibo siendo una prioridad para el año 2019; se sugiere generar mesas de trabajo que impliquen la aceptación y revisión de los diseños finales en pro del recibo a satisfacción del proyecto.</li> </ul>
<b>Componente Financiero 78,75/100</b>	
<p>Para el componente financiero se evaluaron 20 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual, según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se resalta el análisis particular presentado en los informes mensuales asociados al control de desembolsos predial, social y ambiental, particularizando cada una de las</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En virtud del inicio de recaudo para el proyecto previsto para el peaje a instalarse en la UF2, determinar junto con el área de riesgos la posible activación del riesgo comercial por no poder generar el recaudo previsto a la fecha y las afectaciones que esto puede traer para el proyecto hasta tanto no se instale el mismo; asimismo puede llegar a ocurrir con el peaje a instalarse en la UF1 lo cual empieza a generar un diferencial de recaudo que debe estimarse adecuadamente.</li> </ul>

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	---	---

<p>cuentas y la adecuada clasificación para los pagos que se vienen realizando.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se plantea en el informe mensual un análisis de indicadores financieros del concesionario muy claro que permite evidenciar la situación actual del mismo en virtud de necesidades financieras o dificultades hacia el proyecto y que puedan advertirse previamente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debido a la entrega de la UF2 en el año 2019, se debe verificar la retribución a generarse al concesionario teniendo en cuenta las posibles observaciones de la entrega física de las obras o de una posible acta parcial de entrega que involucre retribución parcial.</li> <li>- Debido a la posible activación de riesgos compartidos tales como redes, compensaciones ambientales, comercial, entre otros; es necesario determinar previamente y de manera conjunta con la AN y basados en las estimaciones del concesionario, las contingencias necesarias para que el proyecto cuente con los recursos suficientes.</li> </ul>
---	---

#### Componente Jurídico 84,09/100

<p>Para el componente jurídico se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El seguimiento riguroso del contrato de concesión ha permitido definir claramente los tiempos efectivos de bajo rendimiento del concesionario por los EER generados referidos a orden público, lo cual puntualizo el tiempo real de afectación en pro del proyecto y los tiempos de entrega.</li> <li>- El constante seguimiento al cumplimiento de las obligaciones contractuales del contrato de concesión ha permitido advertir y apremiar reiteradamente al concesionario sobre posibles incumplimientos contractuales los cuales se han podido cumplir mediante periodos de cura que terminan siendo el mecanismo más efectivo para su cumplimiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En cuanto al seguimiento de periodos de cura es necesario determinar junto con la ANI cuales por tiempo y cumplimiento se superaron, esto en virtud de que se encuentran alrededor de 15 abiertos desde mediados del año 2018 sin haberse dado cierre o sin haber trascendido a inicio de procesos sancionatorios, en los cuales se han generado gestiones por las partes para evaluar si se mantienen o no.</li> <li>- Mantener el apoyo a la ANI en los procesos sancionatorios abiertos como es el caso del que cursa actualmente relacionado con el componente ambiental del proyecto; actualizar tanto al equipo de supervisión como a otras dependencias de la Entidad si se llegase a superar el incumplimiento por parte del concesionario.</li> <li>- Mantener un seguimiento riguroso a la verificación de los EER tal como sucedió en los otorgados por temas de orden público, debido al avance actual del proyecto y los atrasos que se vienen presentando es necesario que se mantenga documentado de manera clara y contundente cada una de las acciones que se solicitan como EER ya que los tiempos que se otorguen pueden ser perjudiciales para el proyecto si no están correctamente validados.</li> </ul>
--	---

#### Componente Ambiental 79,28/100

<p>Para el componente ambiental se evaluaron 10 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debido a la alta cantidad de observaciones y requerimientos hacia el cumplimiento del PAGA y licencia de la UF2 y la licencia ambiental de la UF1, se recomienda insistir al concesionario en las lecciones</li> </ul>
---	---

<p>según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El seguimiento ambiental realizado por el equipo de interventoría ha permitido detectar deficiencias graves del concesionario en cumplimiento de los permisos y licencias aprobados lo cual ha sido remitido a la autoridad ambiental por reiteración de falencias, esto ha generado mayores controles para su cumplimiento por parte de la concesión.</li> </ul>	<p>aprendidas relacionadas con estas situaciones y que no se reiteren, sobre todo en la UF1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acompañar al concesionario en la modificación de licencia ambiental requerida para la UF1 basada en el ajuste de diseño geométrico de 8km de trazado para evitar los cruces de redes de oleoductos identificadas, con el fin de que el trámite se adelante de manera ágil y oportuno antes los tiempos que prevé la unidad funcional.</li> <li>- Mantener un estricto control a los PMA de la UF2 como parte del cumplimiento de actividades a fin de la terminación de la unidad funcional; establecer cumplimiento y cierre de cada uno de los permisos y/o actividades a ejecutar como parte de los cierres ambientales necesarios para la entrega.</li> </ul>
<p><b>Componente Social 78,85/100</b></p>	
<p>Para el componente social se evaluaron 13 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual, según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se mantiene un seguimiento puntual a las PQRs conforme a los requerimientos y dudas generados; permitiendo una atención oportuna hacia los tiempos de respuesta por parte del concesionario.</li> <li>- El acompañamiento hacia la proceso de consulta previa en Puerto Triana ha permitido vincular positivamente a la comunidad hacia el proyecto, debido al manejo que se le dio en la protocolización y los acuerdos; los tiempos en que se generó la consulta fueron muy rápidos y permitieron que el proyecto avanzara ágilmente en la atención a la comunidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De acuerdo a las reuniones de socialización para la instalación del nuevo peaje, es importante que en el acompañamiento que se genera a la concesión se identifiquen adecuadamente las inquietudes de la comunidad pero que también se dé respuesta idónea y clara al respecto, además de generar compromisos con las autoridades locales en virtud de los beneficios que también trae el proyecto no solo viéndolo como el pago de un peaje sino de los servicios asociados al mismo.</li> <li>- Acompañar el mantenimiento del programa de reasentamientos verificando su cumplimiento en los años previstos, así como garantizar que el concesionario realice las gestiones necesarias para darle cumplimiento a los compromisos pactados.</li> <li>- Verificar el cumplimiento a los acuerdos derivados de la consulta previa de puerto Triana, la protocolización de la consulta genera unas actividades que requieren de cumplimiento especial en virtud de los acuerdos logrados y su implementación se dará el presente año.</li> </ul>
<p><b>Componente Predial 79,55/100</b></p>	
<p>Para el componente predial se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual, según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plantear de manera conjunta con el concesionario la metodología de revisión de carpetas prediales debido a la revisión que debe hacerse antes de radicar en la Entidad, evitar la generación de reprocesos en la verificación.</li> <li>- Es necesario advertir a la ANI sobre el cumplimiento a cabalidad de la adquisición predial principalmente en la</li> </ul>

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se mantiene una trazabilidad de cada una de las gestiones que se vienen realizando, lo cual permite entender claramente cada una de las acciones realizadas y advertencias en el avance de cada actividad asociada a la adquisición.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- UF2 en virtud de los tiempos previstos para la misma; el recibo de la unidad funcional involucra la adquisición total de predios con escritura a nombre del Estado, lo cual se evidencia que sigue siendo una gestión con dificultades de obtención.</li> <li>- Asesorar y advertir a la ANI sobre la viabilidad de iniciar la gestión de adquisición predial de la segunda calzada, esto debido a las reiteradas solicitudes de la concesión.</li> </ul>
--	--

Luego de la revisión de los diferentes componentes y criterios asociados a la interventoría, se resalta que en los componentes evaluados se presentan controles y seguimiento al proyecto de manera suficiente, lo cual genera alertas tempranas para corregir situaciones que se presentan durante la construcción, operación y mantenimiento de las obras del proyecto de concesión carretera.

## 7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades realizadas por la Oficina de Control Interno en auditorías anteriores a este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año, se puede consultar el anexo 2.

### **Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)**

El proyecto aún no ha sido auditado por la Contraloría General de la República (CGR) por lo cual no hay plan de mejoramiento institucional para este proyecto.

### **Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)**

Actualmente no se tienen no conformidades abiertas en el PMP.

### **Verificación atención a organismos de control del Estado**

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

<sup>6</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

Se evidencia que a partir de enero del año 2018 y hasta la fecha de elaboración del presente informe, se recibieron diez (10) comunicaciones provenientes de los organismos de control y cuatro (4) comunicaciones por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- La Contraloría General de la República allegó seis (6) comunicaciones, en las cuales se solicita información de nivel general para todos los proyectos de la Entidad, también información asociada a MASC en proyectos 4G, información asociada a la gestión predial e información complementaria para la auditoría de desempeño que se está realizando a los contratos 4G.
- La Defensoría del Pueblo allegó dos (2) comunicaciones asociadas a la solicitud de información del proyecto, y otra en virtud de peticiones, quejas y reclamos de la comunidad frente al concesionario.
- La Procuraduría General de la Nación allegó dos (2) comunicaciones una respecto a la resolución del amigable componedor y otra en virtud de dificultades en el control a los diseños que viene ejecutando la concesión planteado por la interventoría del proyecto.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte allegó tres (3) comunicaciones, de las cuales se puede comentar que están asociadas a requerimiento de información general de todos los proyectos de concesión que tiene la Entidad, además de comunicaciones asociadas a factores de riesgo en la seguridad vial del corredor detectadas en visitas realizadas.

En virtud de las notificaciones recibidas por los diferentes entes de control es necesario interactuar de manera ágil con las respuestas que se vienen adelantando a cada una de las peticiones; esto conforme a la necesidad de que sean atendidas en oportunidad. (Anexo 2. Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control).

## 8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y auditados en general por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría, dando cumplimiento al literal (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI (disponible en [http://www.ani.gov.co/sites/default/files/res\\_1185\\_2017.pdf](http://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf)), el cual se cita enseguida:

*“Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe”.*

El día 19 de marzo de 2019 se compartieron las conclusiones identificadas como posibles no conformidades y recomendaciones de la auditoría; no se recibieron comentarios al respecto ni por la interventoría ni por la supervisión por lo cual se emite el informe con las conclusiones socializadas el 19 de marzo vía correo electrónico.

Las No Conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna tanto de la interventoría como de la supervisión.

## 8.1 Buenas prácticas

### Interventoría

1. Se evidencia mayor dedicación de personal respecto al mínimo contractual, además de que se cuenta con personal complementario en las oficinas de Bogotá y campo como parte de la gestión de la interventoría; esto proporciona mayor seguimiento del contrato de concesión.
2. Se cuenta con un sistema de gestión de calidad completo que permite hacer seguimiento basado en todos los parámetros de la actualidad del proyecto; ha sido objeto de mejoras en virtud del avance del proyecto que precisa acciones implementadas hacia la actualización de formatos y procedimientos internos.
3. Se cuenta con un sistema de gestión documental que evidencia claramente la trazabilidad de la información recibida y enviada permitiendo su acceso de manera remota; la atención ante requerimientos tanto de la ANI como de otros actores del proyecto cumple con los tiempos de respuesta para la toma de acciones en el proyecto.
4. Se generan informes semanales hacia la ANI lo cual permite mantener informada a la Entidad sobre las diferentes novedades generadas en cada componente del proyecto, planteando así información real en periodos de tiempo cortos.
5. El seguimiento riguroso del contrato de concesión ha permitido definir claramente los tiempos efectivos de bajo rendimiento del concesionario por los EER generados referidos a orden público lo cual puntualizó el tiempo real de afectación en pro del proyecto y los tiempos de entrega.
6. El seguimiento ambiental realizado por el equipo de interventoría ha permitido detectar deficiencias graves del concesionario en cumplimiento de los permisos y licencias aprobados lo cual ha sido remitido a la autoridad ambiental por reiteración de falencias, esto ha generado mayores controles para su cumplimiento por parte de la concesión.
7. Se generan reuniones de "líderes" o cabezas de área de cada componente de la interventoría con el fin de generar soluciones integrales a las principales problemáticas evidenciadas en el proyecto.

### Supervisión (Líder y equipo de apoyo)

1. Se adelanta acompañamiento permanente de la interventoría en los comités de seguimiento y/o planes de regularización, esto permite resolver situaciones de manera más ágil respecto de las gestiones para el cumplimiento del contrato de concesión.
2. Se adelantó de manera minuciosa el análisis de otorgamiento de los EER por orden público y finalmente con su aceptación permitió darle un nuevo aire al proyecto salvaguardando el contrato y solamente otorgando los tiempos reales de afectación.
3. Se adelantó una adecuada gestión con la interventoría y el concesionario sobre el manejo del plan de redes planteando la optimización de los recursos, que en todo caso si bien se elevaron por encima de lo previsto tuvieron una disminución considerable en pro del proyecto.
4. Se evidencia un adecuado manejo técnico del proyecto por parte de la supervisión en virtud del conocimiento del mismo, reflejado en las entrevistas de auditoría como parte de las evidencias solicitadas.

### 8.2 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

En este sentido, el responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para lo 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 y la interventoría formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas y estos deben ser remitidos al correo electrónico [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y formalización. A continuación, se presentan las no conformidades de acuerdo al responsable de cada proceso.

#### Para la interventoría:

No se evidenciaron no conformidades.

#### Para la supervisión (Líder y equipo de apoyo)

No se evidenciaron no conformidades.

### 8.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la interventoría como por parte de la supervisión.

Las recomendaciones son sugerencias que advierte la Oficina de Control Interno y que no revisten incumplimiento denotado como parte de la auditoría realizada; por el contrario, se proponen maneras de implementar, mantener y prevenir situaciones que puedan darse en el desarrollo del proyecto.

#### Para la Interventoría

1. Mantener la premisa de resolver las situaciones que se van presentando con el concesionario respecto de realizar más reuniones y/o mesas de trabajo y menos oficios que generen reproceso en acciones a realizar.
2. Seguir fortaleciendo el sistema de gestión de calidad con la actualización de procedimientos que requiera el proyecto; es necesario definir los procedimientos y formatos para la verificación de recibo de la Unidad Funcional 2, la cual será entregada el presente año.
3. Mantener la actualización de la información en las plataformas Project Online y Aniscopio de acuerdo a las capacitaciones y lineamientos de la ANI, ya que los datos que arrojan estas herramientas son fundamentales para el seguimiento de los proyectos y dependen de la información de campo que obtiene la interventoría.
4. A partir del recorrido realizado en la Unidad Funcional 2 (variante Caucasia y mejoramiento Caucasia-Zaragoza), conforme a las obras de construcción de vía nueva y mejoramiento que se vienen adelantando y se estiman culminar el mayo de 2019, se debe adelantar de manera previa junto con el concesionario la metodología con la cual se realizará la inspección tramos ya terminados para generar las observaciones que den a lugar como parte del cumplimiento del alcance contractual y el recibo en el acta de verificación a realizarse.
5. Se evidencia que la variante de Caucasia debió ser entregada el 15 de febrero de 2019 en virtud del plazo adicional otorgado por el EER y aún no está lista, particularmente por la intersección a desnivel Caucasia Sur, lo cual conlleva a un incumplimiento del plan de obras y de la entrega de la misma; se recomienda a la interventoría adelantar las gestiones de apremio correspondientes a fin de dar cumplimiento al contrato.
6. Es necesario apoyar a la ANI en la definición de una estrategia frente a la respuesta del amigable componedor de noviembre de 2018 respecto a las intervenciones del puente sobre el Río Cauca; las obras que se deben adelantar en esta estructura son necesarias para una adecuada operación por el tiempo que dura el contrato de concesión.
7. Se evidencia que los diseños definitivos de muchas de las obras del proyecto han surtido cambios sustanciales pudiendo afectar la calidad de las mismas conforme lo planteado por la interventoría; por lo cual la verificación de recibo es determinante para la entrega que realizará el concesionario y deba ser verificada por la interventoría como parte del recibo

- siendo una prioridad para el año 2019; se sugiere generar mesas de trabajo que impliquen la aceptación y revisión de los diseños finales en pro del recibo a satisfacción del proyecto.
8. Se denota una ejecución muy baja en la UF1 y se viene afectando el cumplimiento del plan de obras lo cual requiere medidas de apremio más contundentes para que el concesionario se ponga al día respecto a la programación planteada, por lo cual se sugiere a la interventoría propiciar en conjunto con el concesionario un plan de contingencia para adelantar estos retrasos que se vienen presentando.
  9. Se denotan falencias en la señalización temporal de obra que tiene dispuesta el concesionario, es necesario insistir en este particular ya que hay sitios con poca o nula señalización además que la instalada se encuentra en mal estado. Adicional a esto debe propiciarse el cumplimiento del Manual de Señalización Vial 2015 expedido por el Ministerio de Transporte el cual generó un ajuste de las señales de manera general y es la normativa vigente.
  10. Hacer seguimiento a las observaciones de la auditoría de seguridad vial ya que es necesario determinar si se mantienen o se han corregido con la ejecución de las obras que se viene adelantando, además de requerir al concesionario trabajar sobre las mismas.
  11. Debido a la entrega de obras y la puesta en servicio de la UF2 se debe complementar el inventario vial involucrando todos los elementos nuevos o mejorados que asocia la nueva infraestructura.
  12. Debido al tiempo adicional otorgado a la UF1 como parte del reconocimiento de los EER asociados al orden público que afecto la ejecución del proyecto, debe procurarse la actualización del plan de obras para asociar claramente los nuevos tiempos y programación del concesionario
  13. En virtud del inicio de recaudo para el proyecto previsto para el peaje a instalarse en la UF2, determinar junto con el área de riesgos la posible activación del riesgo comercial por no poder generar el recaudo previsto a la fecha y las afectaciones que esto puede traer para el proyecto hasta tanto no se instale el mismo; asimismo puede llegar a ocurrir con el peaje a instalarse en la UF1 lo cual empieza a generar un diferencial de recaudo que debe estimarse adecuadamente.
  14. Debido a la entrega de la UF2 en el año 2019, se debe verificar la retribución a generarse al concesionario teniendo en cuenta las posibles observaciones de la entrega física de las obras o de una posible acta parcial de entrega que involucre retribución parcial.
  15. Debido a la posible activación de riesgos compartidos tales como redes, compensaciones ambientales, comercial, entre otros; es necesario determinar previamente y de manera conjunta con la ANI basados en las estimaciones del concesionario las contingencias necesarias para que el proyecto cuente con los recursos suficientes.
  16. Luego de la decisión del amigable componedor sobre las intervenciones que se debían realizar para el mejoramiento del puente sobre el Río Cauca; verificar con la parte técnica la cuantificación de las intervenciones a realizar basados en los diseños del concesionario a fin de determinar el monto de la controversia que se pueda llegar a generar entre las partes si se genera un tribunal de arbitramento al respecto

17. En cuanto al seguimiento de periodos de cura es necesario determinar junto con la ANI cuales por tiempo y cumplimiento se superaron, esto en virtud de que se encuentran alrededor de 15 abiertos desde mediados del año 2018 sin haberse dado cierre o sin haber trascendido a inicio de procesos sancionatorios en los cuales se han generado gestiones por las partes para evaluar si se mantienen o no.
18. Mantener el apoyo a la ANI en los procesos sancionatorios abiertos como es el caso del que cursa actualmente relacionado con el componente ambiental del proyecto, actualizar tanto al equipo de supervisión como a otras dependencias de la Entidad si se llegase a superar el incumplimiento por parte del concesionario.
19. Prever el mantenimiento y/o actualización de las pólizas de obra del concesionario en virtud de las observaciones que se presentaran hacia el recibo y suscripción del acta de verificación de las obras de la UF2, esta situación puede generar que se deban mantener los montos y amparos hasta que no se firme el acta de verificación la cual se da varios meses después de la terminación de las obras y es cuando oficialmente se pasa de etapa de construcción a operación.
20. Mantener un seguimiento riguroso a la verificación de los EER tal como sucedió en los otorgados por temas de orden público, debido al avance actual del proyecto y los atrasos que se vienen presentando es necesario que se mantenga documentado de manera clara y contundente cada una de las acciones que se solicitan como EER ya que los tiempos que se otorguen pueden ser perjudiciales para el proyecto si no están correctamente validados.
21. Es necesario determinar junto con la ANI las proyecciones de las compensaciones ambientales que podrían generarse; dentro de la validación de la suficiencia de las subcuentas del proyecto es necesario determinar unos valores aproximados a generarse más allá de que puedan actualizarse con información más detallada.
22. Se recomienda insistir al concesionario en poder verificar los informes ICA antes de la radicación ante la autoridad ambiental con el fin de plantear observaciones que ameriten ajustes en el documento a radicar.
23. Debido a la alta cantidad de observaciones y requerimientos hacia el cumplimiento del PAGA y licencia de la UF2 y la licencia ambiental de la UF1, se recomienda insistir al concesionario en las lecciones aprendidas relacionadas con estas situaciones y que no se reiteren, sobre todo en la UF1.
24. Acompañar al concesionario en la modificación de licencia ambiental requerida para la UF1 basada en el ajuste de diseño geométrico de 8km de trazado para evitar los cruces de redes de oleoductos identificadas, con el fin de que el trámite se adelante de manera ágil y oportuno antes los tiempos que prevé la unidad funcional.
25. Mantener un estricto control a los PMA de la UF2 como parte del cumplimiento de actividades a fin de la terminación de la unidad funcional; establecer cumplimiento y cierre de cada uno de los permisos y/o actividades a ejecutar como parte de los cierres ambientales necesarios para la entrega.
26. De acuerdo a las reuniones de socialización para la instalación del nuevo peaje, es importante que en el acompañamiento que se genera a la concesión se identifiquen adecuadamente las

inquietudes de la comunidad pero que también se dé respuesta idónea y clara al respecto, además de generar compromisos con las autoridades locales en virtud de los beneficios que también trae el proyecto no solo viéndolo como el pago de un peaje sino de los servicios asociados al mismo.

27. Acompañar el mantenimiento del programa de reasentamientos verificando su cumplimiento en los años previstos, así como garantizar que el concesionario realice las gestiones necesarias para darle cumplimiento a los compromisos pactados.
28. Verificar el cumplimiento a los acuerdos derivados de la consulta previa de puerto Triana, la protocolización de la consulta genera unas actividades que requieren de cumplimiento especial en virtud de los acuerdos logrados y su implementación se dará el presente año.
29. Debido a que es un año políticamente activo, junto con el concesionario mantener al margen del proyecto los actores que no tengan que ver con el mismo ya que son obras vulnerables a ser permeadas por actores políticos de la región.
30. Plantear de manera conjunta con el concesionario la metodología de revisión de carpetas prediales debido a la revisión que debe hacerse antes de radicar en la Entidad, evitar la generación de reprocesos en la verificación.
31. Es necesario advertir a la ANI sobre el cumplimiento a cabalidad de la adquisición predial principalmente en la UF2 en virtud de los tiempos previstos para la misma; el recibo de la unidad funcional involucra la adquisición total de predios con escritura a nombre del Estado, lo cual se evidencia que sigue siendo una gestión con dificultades de obtención.
32. Se evidencian predios que su escrituración depende de terceros tales como baldíos, ejidos y por expropiación, pueden ser de difícil cumplimiento debido a que no dependen plenamente de la concesión, plantear con la ANI cuales de estos podrían requerir mayores tiempos y cómo podría plantearse la entrega final de los mismos en aras de la terminación de la UF2.
33. Asesorar y advertir a la ANI sobre la viabilidad de iniciar la gestión de adquisición predial de la segunda calzada, esto debido a las reiteradas solicitudes de la concesión.

#### Para la Supervisión del Proyecto (Líder y equipo de apoyo)

1. Dar una respuesta a la interventoría sobre actividades adicionales a reconocerles en el marco de los EER aprobados hacia el concesionario; es necesario definir la postura de la Entidad a la solicitud realizada.
2. Mantener un seguimiento desde el área social tanto al programa de reasentamiento como a los compromisos de la consulta previa, ya que de estos depende mantener el cumplimiento del concesionario con los compromisos adquiridos y la imagen frente a la comunidad.
3. Se recomienda evaluar con periodicidad los controles y acciones de mitigación hacia los riesgos del proceso de Gestión Contractual publicado en el mapa de riesgos institucional, ya que se ha evidenciado la materialización de varios de estos evidenciando que los controles son insuficientes y las acciones de mitigación no han prevenido la ocurrencia de los mismos.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones</b> <b>públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto</b> <b>carretero, Autopista Conexión Norte</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

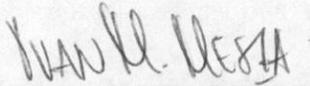
4. En virtud de la actualización del “Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual” actualizado el pasado 26 de diciembre de 2018, se sugiere socializarlo con el equipo de apoyo a la supervisión, dados los cambios emitidos en el mismo así como compartirlo con la interventoría en virtud de los lineamientos allí señalados, los cuales son complementarios a las obligaciones contractuales.
5. En virtud de la Resolución 209 de febrero de 2019 que modifica la Resolución 542 de 2018 y que complementa la Resolución 1219 de 2015, es necesario que la Entidad junto con la interventoría haga exigible al concesionario la actualización de las vallas informativas del proyecto.
6. Verificar con el concesionario y la interventoría la manera con la cual se verificará el recibo de las obras de la UF2, ya que se han generado discrepancias en la validación de muchos de los diseños que fueron modificados por el concesionario en la fase de construcción, lo cual genera reprocesos en las revisiones y posibilidad de que no se cumplan especificaciones técnicas para recibo.
7. Analizar la mejor manera para solicitar al concesionario la intervención del puente sobre el Rio Cauca, más allá de lo que definió el amigable componedor; esta infraestructura está inmersa en el corredor y se hace necesaria su intervención teniendo en cuenta que el concesionario la administrará por más de 20 años y es inminente su intervención.
8. En caso de requerir mayores tiempos para la culminación de la adquisición y escrituración de predios de la UF2, plantear la manera en la cual podría llevarse a cabo dentro de los términos del contrato.
9. Luego de generarse la actualización de las pólizas por parte de la interventoría en el mes de enero de 2019 no se evidencia como el equipo de supervisión dio aprobación a la misma, generando que a la fecha no se tenga dicho trámite concluido; se recomienda revisar de manera expedita este tipo de documentación dándole celeridad al trámite requerido. Se debe salvaguardar los principios de celeridad y eficacia de la función administrativa definidos en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia.
10. Es necesario definir los mecanismos de apremio correspondientes para que el concesionario aumente el ritmo de trabajo en función del cumplimiento del plan de obras; se evidencia que hay tramos que requieren mayor presencia de frentes de obra para avanzar según lo establecido en el cronograma del plan de obras aprobado.
11. En caso de llegar a generarse un recibo parcial de la UF2, revisar como se ha realizado este mismo procedimiento en otros proyectos que adelanta la Entidad, involucrando las lecciones aprendidas que se han generado.
12. Atender las recomendaciones y conclusiones generadas en el capítulo 5 en virtud de los temas específicos analizados por parte de la Oficina de Control Interno.

#### 8.4 ADVERTENCIA:

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin que la Vicepresidencia de Gestión Contractual tome medidas inmediatas respecto al siguiente riesgo que se puede materializar:

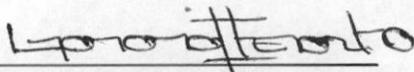
Se evidenciaron constantes modificaciones a los diseños generadas por el concesionario o sus contratistas; los diseños no objetados por la interventoría son la base de la verificación en la ejecución y si se presentan ajustes estos deben ser nuevamente revisados y atendidas las observaciones, sin que esto haya sido atendido por el concesionario, de acuerdo a lo reportado por la interventoría; con esta situación se afecta el adecuado seguimiento y se pone en riesgo el recibo de las obras en tanto no sean validados por los especialistas de ambas partes; este es un tema crítico para la entrega y verificación de las obras ejecutadas, pudiendo generar una situación de controversia para el proyecto.

Elaboró:



Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón  
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio  
Jefe de Oficina de Control Interno



## ANEXOS

A continuación se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño



## Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto carretero de concesión, se analiza la etapa de construcción, operación y mantenimiento del contrato de concesión. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, social, predial. (Componente de aforos y recaudo no se analiza ya que estas actividades no se ejecutan actualmente).

Se revisan las diferentes actuaciones que resaltan alertas y avances en el proyecto en virtud de la fase que atraviesa, por lo tanto se revisa el cumplimiento de avance de ejecución de obra, así como los indicadores de cumplimiento de la infraestructura y servicios que tiene la concesión, además de las actuaciones a novedades generadas en virtud de afectaciones a la operación. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio 4G, en virtud del contrato 015 de 2015 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED por segunda ocasión en este proyecto a la interventoría Consorcio 4G, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del 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, versión 4; año 2019.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.
- Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link “Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos”.

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
--	--	---

## Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita la siguiente información, "información concesiones en infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férreo" por parte de la dirección de estudios sectoriales de la Contraloría General de la Republica.	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20183000029531 del 01/02/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184090179432 del 21/02/2018 se solicita información relacionada con: "SOLICITUD DE INFORMACIÓN "PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES DE CUARTA GENERACIÓN" por parte de la comisión auditora de la Contraloría General de la Republica.	La ANI allega mediante oficio con número de Rad. 20185000062611 – 20183100062401 del 28/02/2018 la información relacionada.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184090484982 del 17/05/2018 se solicita información relacionada con: "SOLICITUD DE INFORMACION TEMAS FINANCIEROS DE LAS CONCESIONES MODO CARRETERO, FÉRREO, PORTUARIO Y AEROPORTUARIO" por parte de la comisión auditora de la Contraloría General de la Republica.	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20183000155351 del 22/05/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184090965692 del 19/09/2018 se solicita información relacionada con: "SOLICITUD DE INFORMACION – PARA EL TEMA DE LA GESTIÓN PREDIAL" por parte de la comisión auditora de la Contraloría General de la Republica	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20186020321181 del 26/09/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184091107052 del 24/10/2018 se solicita información relacionada con: "AUDITORIA DE DESEMPEÑO CONCESIONES 4G" por parte de la comisión auditora de la Contraloría General de la Republica	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20186010369821 del 07/11/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184091195332 del 23/11/2018 se solicita información relacionada con: "SOLICITUD INFORMACIÓN PROCESOS DE MECANISMOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS - MASC 2013-2018 - CONCESIONES 4G" por parte de la comisión auditora de la Contraloría General de la Republica	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20187010391171 del 23/11/2018	Atendida en Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20194090132042 del 11/02/2019 se solicita información relacionada con: "SOLICITUD INFORMACIÓN Y GESTIÓN,	La ANI allega la información mediante oficio	No aplica.

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
	RADICADO NUESTRO SIVWATQ 2019002466/SAME" por parte de la Defensoría del Pueblo.	con radicado ANI 20193110027461 del 05/02/2019	
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20194090136582 del 11/02/2019 se solicita información relacionada con: "SOLICITUD INFORMACIÓN Y GESTIÓN / SIVWATQ 2019002446/SAME - QUEJAS HABITANTES DE PUEBLO ALEDAÑO A LA VÍA AUTOPISTAS DEL NORDESTE" por parte de la Defensoría del Pueblo.	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20196030046801 del 18/02/2019	Atendida en Tiempo
POCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184090971012 del 20/09/2018 se comunica la información relacionada con: "ALEGATOS DE CONCLUSIÓN ANI VS AUTOPISTAS DEL NORDESTE" por parte de la Procuraduría General de la Nación.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184091357732 del 24/12/2018 se comunica la información relacionada con: "REMISIÓN COPIA DE SOLICITUD INTERVENCIÓN AL CONTRATO NRO. 009 DE 2014 -CONSORCIO 4G" por parte de la Procuraduría General de la Nación.	La ANI allega la información mediante oficio con radicado ANI 20183000437191 del 28/12/2018	Atendida en Tiempo
SUPERINTE NCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Médiate oficio con radicado ANI 20184090060722 del 22/01/2018 se solicita la siguiente información, " <i>solicitud de información de contratos o de obras y sus prorrogas de concesión aeropuertos y aeródromos carreteras férreos, aeroportuaria y férrea</i> " por parte del delegado de concesiones e Infraestructura Superintendencia de Puertos y Transporte.	La ANI allega mediante oficio con número de Rad. 20183050036771 del 08/02/2018 la información relacionada.	Atendida en Tiempo
	Médiate oficio con radicado ANI 20184090282922 del 23/03/2018 se solicita la siguiente información, "CONCESIÓN CONEXIÓN NORTE, ACCIONES PREVENTIVAS DISMINUCIÓN REINCIDENCIA SECTORES CRÍTICOS DE ACCIDENTALIDAD EN CARRETERAS" por parte del delegado de concesiones e Infraestructura Superintendencia de Puertos y Transporte.	No aplica.	No aplica.
	Médiate oficio con radicado ANI 20184090357452 del 11/04/2018 se solicita la siguiente información, "SOLICITUD DE IDENTIFICACIÓN DE CONDICIÓN, ACTORES INDIRECTOS Y FACTORES DE RIESGOS QUE PARTICIPAN EN LA REINCIDENCIA DE LOS SECTORES CRÍTICOS DE ACCIDENTALIDAD EN CARRETERAS" por parte del delegado de concesiones e Infraestructura Superintendencia de Puertos y Transporte.	No aplica.	No aplica.

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
--	--	---

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
	Médiate oficio con radicado ANI 20184091212252 del 20/11/2018 se solicita la siguiente información, "VISITA DE INSPECCIÓN 27-28 Y 29 DE NOVIEMBRE DE 2018 / CONCESIÓN CONEXIÓN NORTE" por parte del delegado de concesiones e Infraestructura Superintendencia de Puertos y Transporte.	No aplica.	No aplica.

Fuente: Información consolidada del equipo de trabajado de Atención a Entes de Control de la OCI a febrero de 2019.

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

Plazos y modificaciones del contrato de Concesión 445 de 1994

ETAPAS CONTRATO		FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato		10 de diciembre de 2014
Fecha de terminación estimada*		06 de febrero de 2040
Plazo actual estimado del contrato (años)*		25 años
Fecha acta de inicio fase preconstrucción		05 de febrero de 2015
Fecha de inicio de fase Construcción		01 de febrero de 2016
Fecha de inicio de etapa de Operación y Mantenimiento		Desde el acta de inicio del contrato se dio inicio a la operación y mantenimiento del tramo Caucasia-Zaragoza; sin embargo, la etapa de operación y mantenimiento de todo el corredor una vez culminadas las obras se estima sea el 06 de enero de 2021
OTROSÍ, MODIFICACIÓN O ACTA	FECHA	RESUMEN
CP	10 de diciembre de 2014	Contrato Principal. los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Norte, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato
Otrosí 1	3 de febrero de 2015	"(...)Modificar el Literal (b) del Numeral 2.3 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2014, eliminando el contenido del numeral (x) del literal (b) de la sección 2.3 del Capítulo II "Aspectos Generales del Contrato,(...)" "(...) Modificar el encabezado del literal (e)del numeral 15.1 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2014, así como el numeral (i) del mismo. De igual manera, adicionar un nuevo numeral (viii) a este literal, (...)" (Amigable Componedor).
Otrosí 2	30 de septiembre de 2015	"(...) Modificar parcialmente la Tabla No. 7 del numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 en los siguientes puntos: i) Reemplazar los tres (3) "ITS-Tableros de Información sistema de información de tráfico fijo 6 m x 2.5 m" y ii) Chaquetas reflectivas para la etapa Preoperativa (cinco primeros años), por chalecos los siguientes elementos i)antibalas, ii)cascos blindados, iii)gafas de protección y iv)cámaras personales de tipo monófono.(...)"
Otrosí 3	20 de diciembre de 2016	"(...) Modificar el numeral 1 del Capítulo I, Definiciones, del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión 009 DE 2014, (...)" "(...)Adicionar el romanito viii al Numeral 4 del Capítulo I, Definiciones, del Apéndice Financiero 2 (...)" "(...)Modificar el numeral 7 del Capítulo I, Definiciones, del Apéndice Financiero 2 (...)" "(...) Modificar el numeral 2.2 del

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

	<p>Capítulo II, TÉRMINOS DE LA CESIÓN ESPECIAL, del Apéndice Financiero 2 del contrato de Concesión 009 de 2014(...)" "(...)Modificar el primer inciso del numeral 2.3.2 del Capítulo II, TÉRMINOS DE LA CESION ESPECIAL, del Apéndice Financiero 2 (...)" "(...)Modificar el numeral 2.4 del Capítulo II, TÉRMINOS DE LA CESION ESPECIAL, del Apéndice Financiero 2 (...)" "(...)Modificar el numeral 2.5 del Capítulo II, TÉRMINOS DE LA CESION ESPECIAL (...)" "(...)Modificar el Anexo AF 2.1, FORMATO SOLICITUD DE CESIÓN ESPECIAL, del Apéndice Financiero 2 (...)" "(...)Modificar el Anexo AF 2.2, FORMATO SOLICITUD DE CESIÓN ESPECIAL, del Apéndice Financiero 2 (...)"</p>
--	---

Fuente: Página web de contratación estatal, Colombia Compra Eficiente-

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1585022>

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 009 de 2014.

\*Depende del cumplimiento del VPIP.

#### Datos asociados a la conformación de la Concesión Santa Marta – Riohacha - Paraguachón

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	KMA Consultores S.A	14,66%
Ortiz Construcciones y Proyectos S.A Sucursal Colombia	25,00%	
Solarte Nacional de Construcción S.A.S	13,25%	
Unidad de infraestructura y Construcciones Asociados S.A.S	20,59%	
SP Ingenieros S.A.S	13,50%	
Valores y Contratos S.A	12,50%	
Compañía Española de Financiación del COFIDES S.A.S.M.E	0,50%	
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>	

Fuente: Ficha técnica del proyecto aportada por la Supervisión, febrero de 2019.

#### Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio 4G
Representante Legal	Soraida Rodriguez Cuellar
Valor inicial del Contrato (\$ de 2015)	\$31,040,096,640 (dic/2013) Millones
Total	\$31,040,096,640 (dic/2013) Millones
Plazo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	02 de febrero de 2015
Fecha de terminación del Contrato	02 de febrero de 2023

Fuente: Información tomada del contrato de interventoría No. 015 de 2015.

**Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora**

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	COMPOSICIÓN ACCIONARIA INTERVENTORÍA	Participación
	INGECON S.A.S	60%
CELQO S.A.S	25%	
CONSULTORES DONOVAN S.A.S	15%	
TOTAL	100%	

Fuente: Ficha técnica del proyecto aportada por la Supervisión, febrero de 2019.

**Anexo 4: Metodología de la auditoría**

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 magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 19 de febrero de 2019, allegado el 21 de febrero de 2019. En reunión de comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del 06 de marzo del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoria al equipo de supervisión del proyecto.

**Diligenciamiento de papeles de trabajo:** Mediante estos documentos se realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, formatos de apertura y cierre de auditoria, plan de auditoria, aplicación MED a la interventoría, entre otros) estas se evidencian principalmente en la MED.

**Entrevistas:** Se asistió a comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del proyecto el día 06 de febrero en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen, se contó con la asistencia del líder de equipo de apoyo a la supervisión, asimismo se contó con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Posteriormente el 08 de marzo de 2019 se llevó a cabo entrevista con el equipo de apoyo a la supervisión del proyecto ya que se profundizó en temas específicos asociados a circunstancias técnicas, operativas, financieras, ambientales, sociales, jurídicas, predial y riesgos; esto como parte de la validación de la información del proyecto y de las acciones adelantadas frente a diferentes situaciones que se viven.

Se llevó a cabo verificación documental en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Bogotá, el día 12 de marzo, analizando las evidencias asociadas a los componentes administrativo, técnico, jurídico, financiero, social, ambiental, predial, se contó con personal de cada área y acorde a su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas. Se llevó a cabo recorrido al proyecto en el tramo Caucasia – Zaragoza y parte del tramo Zaragoza-Remedios, además de recorrido en la nueva variante de Caucasia como parte de las obras que se vienen adelantando en el proyecto los días 13 y 14 de marzo verificando el avance del estado del proyecto en la etapa preoperativa, fase de construcción

del mismo, además de la operación y mantenimiento que se adelanta desde el inicio del contrato con la entrega de la infraestructura asociada.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada por la supervisión y la interventoría como parte de las acciones adelantadas para el seguimiento y control del proyecto.

**Visitas de campo:** Se adelantó visita al proyecto los días 13 y 14 de marzo, la cual consistió en el estado de avance de construcción de la variante de Caucasia, el mejoramiento de la vía entre Caucasia y Zaragoza además del inicio de las obras de vía nueva del tramo Zaragoza - Remedios, además de la operación y mantenimiento del tramo Caucasia- Zaragoza entregado desde el inicio de la concesión; la visita y verificación de las obras se enfocaron en constatar el estado de culminación de las obras de la UF2 ya que se precisan terminar para el año 2019.

**Plan de mejoramiento interno:** Siendo esta la segundo visita de auditoría que se realiza a la interventoría del proyecto, no se evidencian no conformidades abiertas actualmente.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se detallan en el cuerpo del informe, capítulo 8.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

**Tabla. Entrevistas para la ejecución de la Auditoria**

Actividad:	Día	Hora
Socialización de auditoria (Equipo de Supervisión)	06/03/2019	9:30 a.m.
Entrevista Equipo de Apoyo a la supervisión (Técnico, Operativo, Jurídico, Financiero, Ambiental, Social, Predial y Riesgos)	08/03/2019	8:30 a.m.
Reunión de apertura auditoría documental (Interventoría Bogotá)	12/03/2019	7:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, jurídica, técnica	12/03/2019	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; financiera, predial, ambiental y social.	12/03/2019	2:30 p.m.
Cierre de Auditoria documental, Reunión y conclusiones	12/03/2019	6:30 p.m.
Recorrido al proyecto (Caucasia-Zaragoza y Zaragoza-Remedios, además de la Variante de Caucasia)	13/03/2019- 14/03/2019	9:00a.m. – 6:00 p.m

Fuente: Elaboración propia.

La auditoría tuvo lugar en las instalaciones de la ANI y las oficinas de la interventoría Consorcio 4G en la ciudad de Bogotá; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido desde enero del año 2018 a la fecha (seguimiento a las obras de mejoramiento y construcción del corredor vial Caucasia - Remedios , además de la operación y mantenimiento general del proyecto). Se dio a conocer la situación por la cual atraviesa el proyecto priorizando las actividades de obra la UF2 concerniente al tramo Caucasia-Zaragoza y la entrega que se tendrá de la vía nueva generada por la variante de Caucasia dentro del contrato de concesión.

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b>  <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	---	--

#### Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, ambiental, social, predial).

#### Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, 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.<sup>7</sup>

#### Resultados de la medición con la MED para el proyecto Santa Marta Riohacha Paraguachón

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio, se hace con base en la tabla de calificación de la MED.

**Tabla de calificaciones de la MED.**

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado <b>sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores</b> a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Bueno	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor <b>cumple con los alcances totales</b> de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor <b>cumple parcialmente</b> con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Malo	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma <b>incompleta y poco organizada</b> , los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor <b>no tiene ningún trabajo y resultados</b> evidenciales en la Auditoría, del criterio evaluado.

<sup>7</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 12 de marzo de 2019.

Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED de Interventorías lo largo de sus años de gestión.

### Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>AUDITORÍA TÉCNICA - Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Conexión Norte</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
--	--	---

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 filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación. *(No se aplicó este componente debido a que el proyecto aún no cuenta con peajes)*
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.

A continuación se presenta la calificación discriminada por criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED realizada a la interventoría.

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Organización de la interventoría	B	C	2	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	3	Entrega de estudios de detalle (4G)	B	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	B	C	4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	5	Plan de obras del concesionario (4G)	B	C
5	Capacitación equipo de interventoría	B	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	E	BP
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	E	C	7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	E	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
9	Exigir información al concesionario	E	C	10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	B	C
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscopio)	B	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	E	C

11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	B	C
12	Entrega de informes de interventoría	E	C	13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
				14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
				15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	B	C
				16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	NA	C
				17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	B	C
				18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
				19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
				20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	B	C
				21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	B	C
				22	Seguimiento elementos de contención	B	C
				23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	B	C
				24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	B	C
				25	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
				26	Procedimientos de control de transporte de carga	B	C
				27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	B	C
				28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	B	C
				29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	E	C
				30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	E	C
2	Verificación giros equity (4G)	B	C	2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	B	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	B	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	B	C	4	Verificación en cambios en la composición accionaria	NA	C

5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C	5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	B	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	E	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	E	C
7	Inventario de activos (4G)	B	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	E	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	B	C	8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
10	Análisis financiero del recaudo	NA	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
11	Retribución del Concesionario	NA	C	11	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	E	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	NA	C	12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	B	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	E	C	14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C				
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C				
17	Simulaciones y modelaciones financieras	NA	C				
18	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C				
19	Realizar seguimiento de las contingencias	B	C				
20	Informes del fideicomiso	B	C				
21	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C				
22	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	B	C				
23	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
24	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
25	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	E	C				

06 Componente Ambiental				07 Componente Social			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA	C	1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C

2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	B	C	2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	B	C
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	E	C	3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	B	C
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C	4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	B	C
5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C	5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C
6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C	6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	B	C	7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	E	C
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	E	C	8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	E	C
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	B	C	9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	B	C
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C
11	Informe final de interventoría ambiental	NA	C	11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C
12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C	12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	0	C	13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C

### 08 Componente Predial

Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	B	C
2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	0	C
3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	E	C
4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	B	C
5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	B	C
6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	B	C
7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C
8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	NA	C
9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	B	C
10	Seguimiento al control de invasiones	B	C
11	Seguimiento a los procesos de expropiación	B	C
12	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	B	C
13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	E	C
14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C