

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20191020110183**Fecha: **25-07-2019****MEMORANDO**

Bogotá D.C.

PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LÓPEZ
Presidente**DR. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ**
Vicepresidente de Gestión Contractual**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá.

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones que se describen en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las no conformidades realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Para estos efectos, se recomienda aplicar la metodología para el análisis de causas (SEPG-I-007) adoptada por la Entidad, con el fin de identificar adecuadamente la causa raíz de la situación presentada y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta del plan propuesto.

Cordial saludo,





Agencia Nacional de
Infraestructura

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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020110183



Fecha: 25-07-2019

MEMORANDO

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 37 folios

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) POLDY PAOLA OSORIO ALVAREZ (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -3) GABRIEL FERNANDO BALLESTEROS CASTILLO GERENTE Area Carretero 2 BOGOTA D.C. -4) KATERIN ALONSO GAONA 1 Area Carretero 2 BOGOTA D.C.

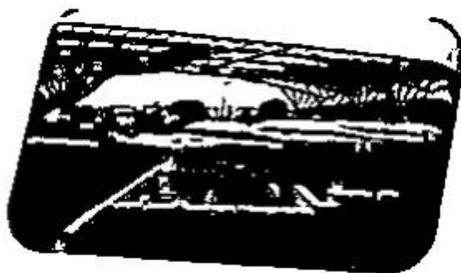
Proyectó: Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista OCI
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20191020037982
GADF-F-010



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá.

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 Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)	8
4.3 Descripción del proyecto.....	8
TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	12
4.4 Avance actual del contrato.....	12
4.4.1 Unidad funcional 1 – Carrera Séptima.....	13
4.4.2 Unidad funcional 2 – Autopista Norte	15
4.4.2.1 Inicio de las obras constructivas	15
4.4.2.2 Avance del plan de obras.....	16
4.4.3 Unidad funcional 3 – Variante Chía	23
4.4.4 Unidad funcional 4 – operación y mantenimiento	28
4.4.4.1 Medición de desempeño en la operación de la Infraestructura	28
4.4.4.2 Consideraciones sobre seguridad vial.....	32
5. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	36
6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES	44
6.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	44
6.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	44
6.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte.....	45
7. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	46
7.1 No Conformidades.....	46
7.1.1 Para la supervisión y equipo de apoyo	46



7.2	Recomendaciones	48
7.2.1	Para la Interventoría	48
7.2.2	Para la Supervisión y equipo de apoyo	50
7.2.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración	52

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto	6
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto	8
Tabla 3.	Infraestructura complementaria existente	9
Tabla 4.	Unidades funcionales del proyecto	9
Tabla 5.	Trazabilidad de los retrasos en el plan de obras	16
Tabla 6.	Resumen del avance en la ejecución de la unidad funcional 3	24
Tabla 7.	Actuaciones relevantes en la atención a los cruces a nivel entre la vía concesionada y la vía férrea	34
Tabla 8.	Resultados de calificación MED aplicada en junio de 2019	37
Tabla 9.	Calificación de la MED para vigencias anteriores	38
Tabla 10.	Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente	38
Tabla 11.	No conformidades abiertas asociadas al proyecto, con corte a junio de 2019	44



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 asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con valor agregado, 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

- 1.2.1. 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 el Concesionario Accesos Norte de Bogotá S.A.S., en la ejecución actual del contrato de concesión.
- 1.2.2. 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 ETSA-SIGA, en el proyecto de concesión de iniciativa privada Accesos Norte de Bogotá.
- 1.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, 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) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

El alcance de esta auditoría comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá (contrato de concesión No. 001 de 2017) a partir de la firma del acta de inicio de la fase de construcción en abril de 2018, hasta mayo de 2019, con base en una muestra selectiva que permita validar la adecuada ejecución de fase de construcción del proyecto.

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 210.¹

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

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 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 No. 001 de 2017 y modificaciones contractuales relacionadas.
- Contrato de interventoría a auditar (contrato 205 de 2017 y demás documentos contractuales).
- Informes de Interventoría referidos a los meses de abril y mayo de 2019.
- Informes de Supervisión referidos a los meses de abril y mayo de 2019.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del equipo de apoyo a la Supervisión, identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y principales modificaciones contractuales.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá</p>	 <p align="center">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	---

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Accesos Norte de Bogotá S.A.S. No. contrato: 001 del 10 de enero de 2017. Objeto: El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico I. Plazo: El plazo del contrato es variable, y transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión². El plazo estimado del contrato son 25 años, es decir hasta el año 2042³</p>	1 otros ¹

² Contrato de concesión, parte general, cláusula 2.4.

³ De acuerdo con la sección 2.4 de la Parte General y la Sección 4.3 de la Parte Especial del contrato de Concesión.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p>Consortio E TSA-SIGA No. contrato: 205 del 22 de febrero de 2017. Objeto: El objeto del presente Contrato es la ejecución de la "INTERVENTORÍA INTEGRAL QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, MEDIO AMBIENTAL Y SOCIO PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA QUE SE DERIVE DEL PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-APP-IPV-SA-008-2016 CORRESPONDIENTE AL CORREDOR DENOMINADO "ACCESOS NORTE A LA CIUDAD BOGOTÁ D.C."."</p> <p>El objeto del Contrato comprende, sin limitarse: (i) La Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión. (ii) La medición de los Indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y (iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. (iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen.</p> <p>Plazo Inicial: 84 meses a partir de la firma del acta de inicio del contrato de interventoría, es decir, hasta el 11 de abril de 2024.</p>	No se tienen a la fecha

Fuente: Contratos de concesión y de interventoría.

El contrato de concesión ha sido modificado en una oportunidad, mediante el Otrosí No. 1 del 13 de mayo de 2019, incluyendo dentro de las principales modificaciones:

- La definición de un plazo máximo, hasta el último día del mes de octubre de 2019, para la presentación de la manifestación escrita de la Alcaldía de Bogotá sobre la ampliación de la carrera séptima, desde la calle 245 hasta el perímetro urbano de la ciudad, manifestación a partir de la cual se determina el alcance de la unidad funcional 1.
- El ajuste de varias secciones del contrato para establecer el alcance de la unidad funcional 3, según la alternativa seleccionada por la ANI, correspondiente a la Carretera de los Andes (variante al municipio de Chía), tales como: la división del proyecto (parte especial, sección 3.3), entrega de Infraestructura (parte especial 3.5b),

- El ajuste de los indicadores de desempeño que le serán medidos a la infraestructura incorporada al contrato de concesión en la unidad funcional 4 a partir del 13 de diciembre de 2017; el reconocimiento de \$964.000.000 mensuales al Concesionario hasta el 1 de marzo de 2020 por mayores costos de operación y mantenimiento; y el ajuste del esquema de descuentos por calificaciones bajas en los indicadores de desempeño de esta infraestructura.
- La modificación de plazos y montos de la subcuenta de predios del patrimonio autónomo.
- La extensión del plazo máximo de suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 2 de 18 a 24 meses.

En cuanto al contrato de interventoría, este no ha sido modificado a la fecha.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (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 Gutiérrez Díaz	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Gabriel Ballesteros Castillo	Gerente de proyectos G2-09	Equipo carretero 2 - Vicepresidencia de Gestión Contractual
Katherin Alonso Gaona	Líder de equipo de apoyo a la supervisión	
Andrés Hernández Montoya	Apoyo técnico	
Javier Sanabria Mejía	Apoyo financiero	
Camilo Andrés Chinchilla	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Natalia Hoyos Ramírez	Apoyo jurídico predial	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.
Henry Forwar Borda Pérez	Apoyo técnico predial	
Diana Contreras Bernal	Apoyo social	
Oscar Eduardo Orozco	Apoyo ambiental	
Yeny Milena Diaz Ángel	Apoyo riesgos	

Fuente: Información suministrada por el equipo de supervisión de la ANI.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de concesión vial denominado Accesos Norte de la ciudad de Bogotá corresponde a una iniciativa privada del programa 4G que nace para mejorar las condiciones de servicio y de seguridad vial a los usuarios de los diferentes accesos que tiene la ciudad de Bogotá en el costado norte,

mejorando la infraestructura vial que se venía realizando mediante una concesión de primera generación bajo el contrato 644 de 1994, proyecto denominado Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá - Devinorte.

La extensión de la concesión es de aproximadamente 66 km, comprendidos entre Bogotá y municipios de la sabana, tales como Chía, Cajicá, Zipaquirá y Briceño. El alcance del proyecto consiste en la ampliación de la Autopista Norte en 2 carriles, desde la calle 245 y La Caro, la ampliación de la calzada existente de la carrera séptima, así como la construcción de la segunda calzada en la margen oriental, desde la calle 245 hasta la Caro, la construcción de doble calzada entre la Autopista Norte y la variante de Chía (o carretera de los Andes), además de la operación vial, mantenimiento rutinario y periódico de los corredores a partir de la reversión del contrato 644 de 1994 entre la ANI y el concesionario de Devinorte, así como de la infraestructura para operación que se presenta en la Tabla 3.

Tabla 3. Infraestructura complementaria existente.

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD
Estaciones de peaje	3
Estaciones de pesaje	1
Centro de control de operaciones	1

Fuente: Elaboración propia con base en el apéndice Técnico 1, contrato de Concesión 001 de 2017.

La inversión total del proyecto es de COP \$1.255.686.247.240 del mes de referencia, diciembre de 2014,⁴ y el porcentaje de participación de cada unidad funcional (UF) para efectos del cálculo de la retribución del Concesionario es: 18.5% para la UF1; 11.96% para la UF2; 11.10% para la UF3 y 54.44% para la UF4. A continuación, se precisan la totalidad de tramos desagregados por unidades funcionales, sus longitudes y las intervenciones a realizar en cada una.

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector (retribución)	Longitud (Km)	Alcance de las intervenciones	Observación
1	Carrera séptima (18.5%)	4,91	Mejoramiento de la calzada existente (Ley 105), construcción de la segunda calzada y reubicación del peaje fusca, operación y mantenimiento.	Construcción de dos retornos a nivel.
2	Autopista norte (11.96%)	4,18	Calzada occidental: ampliación en dos carriles desde la calle 245 hasta La Caro.	Construcción cicloruta y andén.

⁴ Literal a, numeral 4.1 de la parte especial del contrato de concesión.

UF	Sector (retribución)	Longitud (Km)	Alcance de las intervenciones	Observación
			Calzada oriental: ampliación en dos carriles desde la calle 245 hasta el peaje Andes. Ampliación en un carril desde el peaje Andes hasta La Caro y construcción de andén y ciclorruta, entre la calle 245 hasta La Caro. Operación y mantenimiento:	
3	Variante Chía (11.10%)	1,98	Construcción variante Chía, operación y mantenimiento.	Construcción de dos (2) puentes sobre el Río Bogotá, paso elevado sobre la variante a Cajicá y paso nivel sobre la vía férrea, construcción caseta de control de tráfico cruce férreo.
4	Operación y mantenimiento de la infraestructura derivada del contrato de concesión 664 de 1994 (54.44%)	53,03	Operación y mantenimiento.	Es la infraestructura que revierte del contrato 664 de 1994.

Fuente: Apéndice Técnico 1, Contrato de Concesión 001 de 2017 y Otrosí No. 1 al contrato de concesión.

De la información presentada en la Tabla 4 se resalta que, de acuerdo con el Otrosí No. 1 al contrato de concesión, el alcance de la unidad funcional 1 depende de la manifestación escrita de la Alcaldía de Bogotá para ampliar la carrera séptima desde la calle 245 hasta el perímetro urbano de la ciudad (inicio de la concesión), para lo cual se estipuló plazo hasta el 31 de octubre de 2019. Así mismo, la unidad funcional 3, corresponde a la alternativa seleccionada por la ANI y formalizada mediante el mismo Otrosí ya que inicialmente, como se indica en la tabla 5 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 001 de 2017, se contempló la posibilidad de construir la conectante Hatogrande o la variante Chía, quedando seleccionada esta última.

En la Ilustración 1 se presenta la ubicación geográfica de cada una de las unidades funcionales del proyecto, incorporando los ajustes del otrosí No. 1 al contrato de concesión:

Actualmente el proyecto se encuentra en la fase de construcción, cuyo inicio se formalizó mediante la firma de acta del 6 de abril de 2018. Esta fase inició una vez validadas, para la unidad funcional 2, las 10 condiciones precedentes descritas en el numeral 4.4 de la parte general del contrato de concesión. El plazo máximo para la suscripción del acta de terminación de esta unidad funcional es de 24 meses, es decir hasta abril de 2021.

En la unidad funcional 3, se inició construcción en junio de 2019, una vez la ANI acordó con el Concesionario la alternativa definida para esa unidad del proyecto⁵. Por su parte, la Infraestructura correspondiente a la unidad funcional 4 fue incorporada al contrato de concesión a partir del 1 de diciembre de 2017, por lo que se encuentra en operación y mantenimiento.

Finalmente, la unidad funcional 1, según se mencionó anteriormente, aún no cuenta con un alcance definido pues este depende de una manifestación escrita por parte de la Alcaldía de Bogotá, quien se encuentra evaluando un proyecto para la continuación de esta vía al interior de la ciudad.

A la fecha, de acuerdo con los informes de la Interventoría⁶, se han fondeado adecuadamente las subcuentas del proyecto, sujeto a los plazos y montos establecidos contractualmente. Cabe anotar que este dinero ha sido aportado vía equity, dado que a pesar de que se acreditó el cierre financiero para dar inicio a la fase de construcción, aún no se han aportado al patrimonio autónomo los recursos provenientes de una deuda para financiar la totalidad de las inversiones del proyecto.

Finalmente, durante el desarrollo de la auditoría, se evidenció que como plan de contingencia del cierre de la vía al llano, el Gobierno Nacional (entre otras medidas) habilitó las salidas por el norte de la ciudad como vía alterna al llano, en consecuencia, se llegó a un acuerdo con el Concesionario en el cual se redujo a la mitad la tarifa de los peajes a los vehículos de carga y de transporte público de pasajeros con destino al llano. Al respecto, dentro de las revisiones y el recorrido de auditoría no se evidenció que esto tuviera un impacto negativo en la operación del proyecto.

TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1 de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con detalle y de manera específica temas considerados relevantes para verificar el desarrollo esperado del proyecto, aspectos que se abordan en esta sección.

4.4 Avance actual del contrato

El proyecto se encuentra en etapa de construcción, a partir de la firma del acta de inicio de la etapa de construcción, el 6 de abril de 2019, luego de verificar las 10 condiciones precedentes para el inicio de la construcción de la unidad funcional 2.

⁵ Radicado ANI No. 2018-306-019913-1 del 27 de junio de 2018.

⁶ Informe mensual de Interventoría No. 26 correspondiente al mes de mayo de 2019, radicado ANI No. 2019-409-062043-2 del 17 de junio de 2019.

A continuación, se analiza el avance de cada unidad funcional a la luz de los controles de Supervisión e Interventoría.

4.4.1 Unidad funcional 1 – Carrera Séptima

De acuerdo con el contrato de concesión, para iniciar la construcción de esta unidad funcional, es necesario que la Alcaldía Mayor de Bogotá presente una manifestación escrita indicando que va a continuar con la ampliación de la carrera séptima en el tramo a continuación de la finalización de la UF2, hacia el interior de la ciudad de Bogotá.

Según lo estipulado en el otrosí No. 1 (mayo de 2019) al contrato de concesión, esta manifestación escrita se deberá realizar antes del último día de octubre de 2019 para no afectar el plazo de la fase de construcción. Al respecto, la ANI solicitó a la Alcaldía Mayor de Bogotá que se pronunciara⁷, a lo que ésta respondió que el proyecto de ampliación de la Carrera Séptima, desde la calle 170 hasta el perímetro urbano de la ciudad, está siendo evaluado y estructurado por la propia ANI como un proyecto de APP, en el marco de un convenio interadministrativo entre el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá –IDU– y la Entidad, «con el objeto de aunar esfuerzos para la estructuración y evaluación del proyecto “Accesos Norte de Bogotá Fase II”»⁸.

El proyecto denominado Accesos Norte de Bogotá Fase II, es una iniciativa pública en estructuración en la cual está trabajando actualmente la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI, dentro de la que se está evaluando incluir la ampliación de la Autopista Norte y la Carrera Séptima al interior de la ciudad de Bogotá⁹, conectando con las vías intervenidas en el marco del contrato de concesión de iniciativa privada actualmente en curso, que da origen a esta auditoría.

En este sentido, es posible evidenciar que en cabeza de la ANI se encuentra articular la ejecución de los dos proyectos (uno en estructuración y el otro actualmente en ejecución) en cooperación con el IDU, de manera que se tenga certeza de la viabilidad del nuevo proyecto antes de la finalización del mes de octubre del presente año y se emita la manifestación escrita de la Alcaldía Mayor confirmando su voluntad de ampliar la carrera séptima y permitiendo así el desarrollo de la UF1 del contrato actualmente en curso.

Adicional a lo anterior, el desarrollo de esta unidad funcional podría tener repercusiones en el desarrollo del contrato, no solo por afectar su alcance sino porque este hecho puede ser determinante para que el prestamista con el que se acreditó el cierre financiero tome una decisión definitiva sobre la financiación del proyecto, el cual a la fecha no cuenta con fondos de deuda.

⁷ Radicado ANI No. 2017-306-026647-1 del 17 de agosto de 2017.

⁸ Radicado ANI No. 2017-409-097754-2 del 13 de septiembre de 2017.

⁹ Información del proyecto Accesos norte de Bogotá Fase II, publicada en el canal de YouTube de la ANI. Recuperado de <https://youtu.be/0-OKp8hrp18> el 11 de julio de 2019.

En este sentido, el avance esperado del proyecto de iniciativa privada Accesos Norte de Bogotá involucra a la Vicepresidencia de Estructuración, pues es quien debe aunar esfuerzos con el IDU para terminar de estructurar el proyecto "Accesos Norte de Bogotá Fase II" y generar certeza sobre su alcance y viabilidad en menos de cuatro meses (finalización del mes de octubre).

Al respecto, la Oficina de Control Interno concluye que, a pesar de que la gestión contractual y la Interventoría asociadas con esta unidad funcional están a la espera de la manifestación por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá para proceder a su ejecución, es importante que se prevean la mayor cantidad de escenarios posibles con el fin de optimizar los tiempos de ejecución de la fase de construcción y garantizar el desarrollo esperado del contrato, para lo cual se recomienda a la Supervisión:

- Involucrarse activamente en las actividades de estructuración de la APP Accesos Norte de Bogotá Fase II, como mesas de trabajo internas, con el IDU, socializaciones con la comunidad, entre otros. Lo anterior, con el fin de estar lo más informada posible sobre el avance de este proceso y poder anticipar, prever, planear o mitigar posibles efectos negativos sobre el desarrollo del contrato de concesión que está supervisando.

Este ejercicio, contribuiría a evitar situaciones como la evidenciada con las comunicaciones entre la ANI y la Alcaldía Mayor de Bogotá respecto de la ampliación de la carrera séptima (desde la calle 245 hacia el perímetro urbano de la ciudad), en las cuales la ANI solicita a la Alcaldía que se manifieste sobre su aprobación para la futura ampliación de la vía, frente a lo cual la Alcaldía informa a la Agencia que la evaluación de esta ampliación, es uno de los compromisos de la ANI en el marco de un convenio interadministrativo entre el IDU y la ANI para «aunar esfuerzos para la estructuración y evaluación del proyecto denominado "Acceso Norte Fase II"».

Adicionalmente, permitiría que el equipo de Supervisión aportara su experiencia en la gestión contractual de este proyecto y agregara valor a la estructuración de la APP de los corredores adyacentes, cuya operación se encuentra ampliamente relacionada.

- Evaluar los tiempos máximos de terminación de la fase de construcción, con el fin de determinar si, en caso de ser necesario, sería posible extender el plazo de presentación de la manifestación escrita de la Alcaldía Mayor de Bogotá y determinar qué impacto podría generar esta demora para el desarrollo del proyecto, tales como desplazamientos en la inversión, los cuales pueden llegar a afectar la ecuación contractual.
- Preparar y presupuestar (en tiempo y en dinero) posibles alternativas de inversión para los recursos de capex y opex en caso de que el alcance actual de la UF1 no se pueda llevar a cabo por no contar a tiempo con la manifestación escrita de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Posteriormente, entablar mesas de trabajo involucrando a la Interventoría y al Concesionario para socializar las propuestas y minimizar el tiempo para llegar a un acuerdo con el Concesionario.

4.4.2 Unidad funcional 2 – Autopista Norte

4.4.2.1 Inicio de las obras constructivas

El 6 de abril de 2018, el Concesionario, la ANI y la Interventoría firmaron el acta de inicio de la fase de construcción del proyecto, a partir de la verificación del cumplimiento, para unidad funcional 2 (UF2), de las 10 condiciones precedentes a esta fase, citadas en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión. Lo anterior, dando cumplimiento del plazo estimado de 12 meses para concluir la etapa preoperativa del contrato¹⁰.

Como parte de la documentación de soporte del acta de inicio de la fase de construcción, se presentaron:

- La revisión de la Interventoría del plan de obras presentado por el Concesionario¹¹, el cual incluía el inicio de actividades constructivas el 9 de abril de 2018.
- La validación de cumplimiento de las condiciones precedentes 4.4(f), 4.4(h) y 4.2(j)(k) de la parte general y Anexo técnico 6 del contrato de concesión, en donde se estipula que el Concesionario deberá haber obtenido ante las autoridades gubernamentales o ambientales todos los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones para el inicio de las intervenciones en la primera unidad funcional a intervenir, en este caso, la UF2.
- Dentro de la validación anterior, se transcribió un Artículo de la Resolución 1628 de diciembre de 2017 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), en el que se especifica que, para iniciar las actividades constructivas de la UF2, el Concesionario deberá remitir a la ANLA copia de la aprobación del plan de manejo arqueológico por parte del Instituto Colombiano de Antropología e Historia Instituto (ICANH).

Sin embargo, el Concesionario no contó con la aprobación del ICANH sino hasta el 31 de mayo de 2018¹², por lo que inició obras en la UF2 hasta un mes después de la firma del acta de inicio de la fase de construcción, incurriendo en un retraso, de cerca de un mes, con respecto a los tiempos estipulados en el plan de obras, el cual, como se mencionó, fue presentado como soporte para la firma del acta de inicio de construcción.

De acuerdo con lo anterior, es posible evidenciar que se firmó (de común acuerdo entre las partes) el acta de inicio de la fase de construcción, dejando pendiente la obtención de una aprobación necesaria para iniciar las actividades constructivas del proyecto (i.e. del plan de manejo arqueológico por parte del ICANH), al mismo tiempo que se contaba con un plan de obras que preveía tres días calendario (incluyendo días no laborales) a partir de la firma del acta de inicio para el inicio de

¹⁰ Contrato de concesión, parte especial, numeral 3.8(a): “Duración estimada de la Fase de Proconstrucción: Doce (12) meses contados desde la Fecha de Inicio”, que corresponde al 7 de abril de 2017.

¹¹ Radicado ANI No. 2018-409-034044-2 del 6 de abril de 2018.

¹² Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 26, correspondiente al mes de mayo de 2019.

construcción, los cuales no fueron suficientes para obtener dicha aprobación; que se obtuvo un mes después generando retrasos del 29% frente al plan de obras.

Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que, si bien en este caso no se han materializado consecuencias negativas para la Entidad, la Supervisión debe mejorar los controles, con ayuda de la Interventoría, para evitar que se firmen documentos sin que se cumpla con la totalidad de los requisitos previos, pues esto puede afectar el desarrollo esperado del contrato (en este caso con retrasos en la ejecución de obras).

Para lo anterior, se recomienda a la Supervisión utilizar (y retroalimentar en caso de ser necesario) el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte¹³, en especial en lo relacionado con el riesgo No. 2, titulado "No obtención de las licencias y permisos ambientales a tiempo, para la ejecución de las obras" (el cual se encuentra en una zona de riesgo residual alto), pues se evidenció una identificación del riesgo sin que se lograra evitar su materialización.

En general, se recomienda a la Supervisión implementar controles para monitorear periódicamente el estado de los riesgos de su proceso, en especial aquellos que se encuentran en una zona de riesgo residual alto o superior, con el fin de prevenir situaciones de materialización de riesgos como la anteriormente descrita y de contribuir a la mejora continua de los controles de mitigación de riesgos de la Entidad.

4.4.2.2 Avance del plan de obras

De acuerdo con los reportes de Interventoría, actualmente la UF2 cuenta con un retraso acumulado del 55.6%¹⁴ con respecto a lo establecido en el plan de obras vigente, retraso que se viene acumulando desde que se inició la fase constructiva del proyecto, es decir desde hace más de 15 meses, según se muestra en la Tabla 5:

Tabla 5: Trazabilidad de los retrasos en el plan de obras.

FECHA	ASUNTO	EVIDENCIA/RADICADO
06-abr-2018	Firma del acta de inicio de la fase de construcción del proyecto.	Acta de inicio fase de construcción
16-may-2019	La Interventoría requiere al Concesionario subsanar los atrasos en el plan de obras.	2018-409-048322-2
31-may-2019	El ICANH concede autorización de Intervención arqueológica al Concesionario a partir del 05-jun-2018, permitiéndole iniciar obras en la UF2.	Informe de Interventoría No. 26 ¹⁴
21-jun-2019	La Interventoría requiere al Concesionario subsanar los atrasos en el plan de obras.	2018-409-061390-2

¹³ Disponible en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>.

¹⁴ Informe de Interventoría No. 26 del 17 de junio de 2019: Radicado ANI No. 2019-409-062043-2.



FECHA	ASUNTO	EVIDENCIA/RADICADO
29-jun-2018	La ANI declara improcedente la solicitud del Concesionario de declarar un evento eximente de responsabilidad por retrasos en el plan de obras debidos a demoras en la obtención del permiso de intervención arqueológica del ICANH.	2018-306-020183-1
17-ago-2018	La Interventoría solicita a la ANI su no objeción para iniciar un periodo de cura por el presunto incumplimiento a los plazos del plan de obras.	2018-409-084124-2
12-sep-2018	Se notifica al Concesionario y se le otorga un periodo de cura de 30 días para subsanar el presunto incumplimiento al plan de obras.	2018-409-093607-2
1-nov-2018	La Interventoría rinde Informe a la ANI sobre el presunto incumplimiento, informando que este persiste, por lo que recomienda citar al Concesionario a la audiencia pública prevista en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.	2018-409-114386-2
21-feb-2019	La Interventoría da alcance a su comunicación con radicado ANI 2018-409-114386-2 del 1-nov-2018, informando que el presunto incumplimiento persiste, actualizando la tasación de la multa a imponer.	2019-409-017821-2
30-abr-2019	La Interventoría da alcance a su comunicación con radicado ANI 2019-409-017821-2 del 21-feb-2019, informando que el presunto incumplimiento persiste, actualizando la tasación de la multa a imponer.	2019-409-043388-2
13-may-2019	Se firma el Otrosí No. 1 al contrato de concesión, en el cual, entre otras cosas, se amplió de 18 a 24 meses el plazo máximo de suscripción del acta de terminación de la UF2, debido a que también se trasladan dos obras a la unidad funcional, con el fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones de operación mediante (i) la colocación de sobrecarpeta y (ii) la construcción de dos puentes peatonales, obras que no estaban contemplados en la UF2 sino en la UF1.	Otrosí No. 1 al contrato de concesión
31-may-2019	La Supervisión solicita a la Vicepresidencia Jurídica el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario por el presunto incumplimiento del plan de obras.	2019-306-008095-3
07-jun-2019	La Interventoría emite observaciones al plan de obras ajustado, presentado por el Concesionario el 20-may-2019.	2019-409-058579-2



FECHA	ASUNTO	EVIDENCIA/RADICADO
28-jun-2019	El Grupo Interno de Trabajo de Procesos Sancionatorios solicita a la Supervisión aclaraciones sobre la solicitud de inicio de proceso sancionatorio.	2019-707-009519-3
05-jul-2019	La Interventoría rinde las aclaraciones solicitadas por el Grupo Interno de Trabajo de Procesos Sancionatorios.	2019-409-068540-2

Fuente: Indicadas en la tercera columna de la tabla.

En la Tabla 5, se presenta un resumen de las actuaciones más relevantes de la ANI, Interventoría y Concesionario en torno a los retrasos en el plan de obras de la UF2. Según se puede evidenciar en esta tabla, en un periodo de más de 15 meses el retraso se ha mantenido, mientras que la Supervisión ha concedido un periodo de cura que ha sido culminando sin que se subsane la causa del presunto incumplimiento y recientemente ha solicitado a la Vicepresidencia Jurídica el inicio de un proceso administrativo sancionatorio, sobre el cual se está surtiendo un proceso de aclaración de observaciones del Grupo Interno de Trabajo de Procesos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica.

Mientras tanto, en mayo de 2019, el Concesionario allegó un plan de obras ajustado (en el marco de la ampliación de plazo para la finalización de la UF2 concedido en el Otrosí No. 1 al contrato de Concesión) sobre el cual la Interventoría realizó observaciones que están siendo atendidas por el Concesionario. Al respecto, es importante tener en cuenta que al quedar en firme la modificación del plan de obras, el Concesionario habrá ajustado las actividades y plazos para dar cumplimiento al nuevo plazo de la unidad funcional, por lo que ya no estará retrasado con respecto a la ejecución del plan de obras.

Frente al avance de las actividades constructivas de la UF2, en el recorrido de auditoría al proyecto, se visitó el corredor que conforma esta unidad funcional, evidenciando frentes de obra activos y controles de Interventoría, según presenta a continuación:

<i>Foto 1. Ampliación de dos carriles calzada oriental.</i>	<i>Foto 2. Señalización y cerramiento de obra separador central autopista norte.</i>
	
El recorrido inició en la calzada oriental desde la calle 245, evidenciando el funcionamiento actual de uno	En el separador central en el tramo entre la calle 245 y el peaje Andes, se observó un cerramiento de obra.

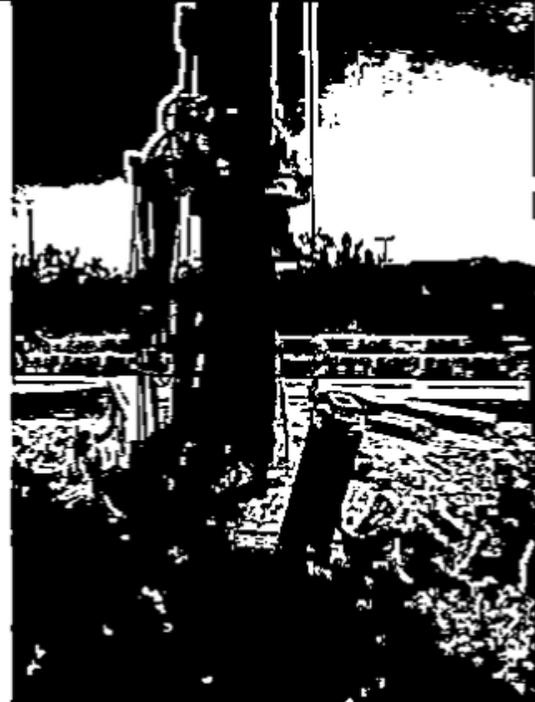
de los nuevos carriles y el cierre del otro, siendo usado temporalmente para circulación del personal de obra y acopio de materiales como refuerzos de acero, mientras se concluyen las actividades de instalación de sobrecarpeta.

disposición de residuos de excavación y nuevas estructuras de contención y drenaje para soportar la ampliación de la vía.

Foto 3. Máquina piloteadora.



Foto 4. Detalle de obras de pilotaje.



También en el separador central, en el tramo entre la calle 245 (frente al predio Colsubsidio) y el peaje Andes, se evidenciaron trabajos de pilotaje para la posterior instalación de uno de los puentes peatonales de la unidad funcional 2.

Foto 5. Señalización de obra.



Foto 6. Elementos de protección personal del personal del Concesionario.



Una vez evidenciados los controles de interventoría, en temas de seguridad y salud en el trabajo, en el recorrido de campo se validó que en los frentes de obra se cuenta con señalización de obra, exigencia de uso de los elementos de protección personal y medidas para la adecuada disposición de residuos.

Foto 7. Centro de control de operaciones – peaje Andes.



Foto 8



A la altura del peaje Andes, se evidenció la operación del actual centro de control de operaciones (CCO), el cual según el alcance del contrato debe ser reemplazado por una nueva infraestructura con mayores especificaciones. En este sentido, en los predios del CCO también se evidenció la instalación de una estructura metálica con posible uso de CCO a futuro.

Foto 9. Avance de ampliación de un carril en la calzada oriental.



Foto 10. Construcción de andén y ciclorruta en la calzada oriental.



Al norte del peaje Andés, en la calzada oriental, se observó el avance de la construcción de la ampliación en un carril al oriente de la calzada, el cual se encuentra cerrado y se utiliza para tránsito de vehículos de la concesión y acceso al frente de obra. Al oriente del nuevo carril, se observó un espacio para la berma de la vía y el avance de la construcción de andén y ciclorruta.

Foto 11. Sendero peatonal actual en la UF2.



Foto 12. Alistamiento de terreno para inicio de construcción de andén y ciclorruta.



En las obras de construcción de andén y ciclorruta y construcción de berma, se evidenciaron mayores avances en inmediaciones de La Caro, al final de la UF2. En sectores ubicados más al sur, aún se observan secciones descapotadas y disposición de insumos de construcción. Dado el cerramiento de esta obra (aún sin terminar) se evidenció un sendero peatonal provisional, señalado por el Concesionario.

Foto 13. Excavación y construcción de pedraplén en la calzada occidental.



Foto 14. Construcción de estructura de pavimento de ampliación en dos carriles en la calzada occidental.



En cuanto a la calzada occidental, en el recorrido se observaron intervenciones a lo largo de todo el tramo correspondientes a la UF2 y en general menos avanzadas que las de la calzada oriental, confirmando lo reportado por la Interventoría en sus informes mensuales.

Como conclusión del recorrido de auditoría, se evidenció el avance de obras en la UF2 y se validaron varias de las conclusiones y los controles de Interventoría, asociados con el avance físico de obra, y el seguimiento al cumplimiento de las normas de señalización y seguridad en el trabajo por parte del Concesionario.

Con respecto a la gestión de la Supervisión e Interventoría en torno a los retrasos en el plan de obras, se evidenció un periodo de más de un año, comprendido entre el 16 de mayo de 2018 y el 31 de mayo de 2019 (ver Tabla 5), a lo largo del cual la Interventoría alertó sobre un presunto incumplimiento por parte del Concesionario, sin que la Supervisión solicitara a la Vicepresidencia Jurídica el inicio de un proceso administrativo sancionatorio.

Lo anterior, implica que teniendo en cuenta la ampliación de plazo de la UF2 concedida en el Otrosí No. 1 (en mayo de 2019), el Concesionario tenga la oportunidad de reformular justificadamente el plan de obras, ajustándolo al estado actual de avance de la UF2, de manera que ya no se encuentre retrasado en su ejecución.

En consecuencia, la Oficina de Control Interno considera que hubo una falta de oportunidad en la gestión de la Supervisión para conminar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con el plan de obras, por lo que se emite la no conformidad respectiva en la sección 7.1.1 del presente informe de auditoría.

Sobre el avance a futuro del plan de obras de la UF2, la Oficina de Control Interno concluye que es importante continuar con los controles de Interventoría y Supervisión frente al ajuste al plan de obras que le sea aprobado al Concesionario con el fin de alcanzar la finalización de la UF2 dentro del nuevo plazo contractual pactado en el otrosí No. 1, es decir, abril de 2021.

Por otra parte, a pesar de que dentro de las revisiones de auditoría se evidenciaron alertas de Interventoría frente a retrasos en la gestión predial (consistente en la adquisición de 5 predios, todos

con permiso de intervención según la Interventoría) y en la ejecución del plan de obras, se evidenció que, faltando cerca de 20 meses para fecha de entrega de UF2, estos problemas no amenazan la ejecución esperada del contrato de Concesión si se implementan correctivos para corregirlos.

En consecuencia, se recomienda el trabajo conjunto entre las áreas predial y técnica, con el fin de identificar y alertar las posibles afectaciones que pueden tener los retrasos en la gestión predial sobre el plan de obras ajustado por el Concesionario.

4.4.3 Unidad funcional 3 – Variante Chía

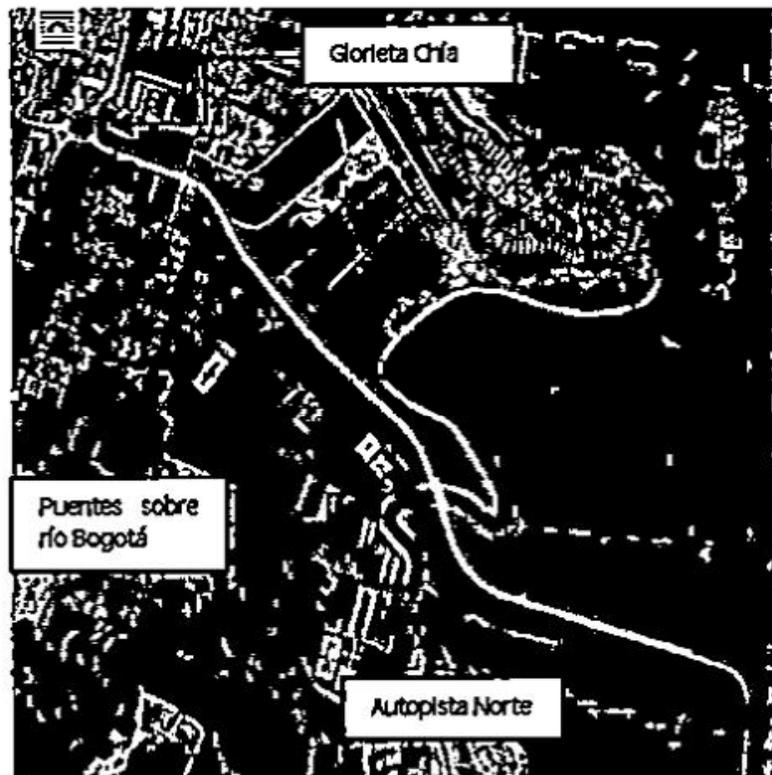
Según el contrato de concesión, la unidad funcional 3 (UF3) consiste en una de dos alternativas que fuera seleccionada por la ANI: una doble calzada entre la autopista norte y la variante a Cajicá a la altura de la Hacienda Presidencial Hatogrande (conectante Hatogrande) o una variante a Chía para conectar la ruta 45A 04 con este municipio o con la vía Chía –Cota¹⁵.

El 27 de junio de 2018 la ANI se pronunció¹⁶ por escrito informando al Concesionario la selección de la alternativa de la variante de Chía titulada “Troncal de los Andes”, que representa una obra de mayor envergadura y que mantiene el capex total destinado para la UF3. Lo anterior teniendo en cuenta que los predios requeridos para la obra serán aportados por el municipio de Chía en el marco del convenio Interadministrativo No. 19 de 2017 entre la Alcaldía de Chía y la ANI.

¹⁵ Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión.

¹⁶ Radicado ANI No. 2018-306-019913-1 del 27 de agosto de 2018.

Ilustración 2. Trazado de la UF3:



Fuente: Concepto de la Interventoría sobre viabilidad de la UF3¹⁷.

En la Ilustración 2 se presenta el trazado de la alternativa seleccionada para la UF3 en color rosado, partiendo desde la Autopista Norte, pasando en un puente vehicular proyectado sobre el Río Bogotá (en color rojo), hasta una glorieta en el municipio de Chía.

La Interventoría ha venido verificando las condiciones necesarias para proceder a la ejecución de la unidad funcional 3. A continuación se resume el estado de algunas de estas condiciones:

Tabla 6. Resumen del avance en la ejecución de la unidad funcional 3:

CONDICIÓN	ESTADO ACTUAL
Estudios y diseños	Avance general del 83%, con 5 (geología, pavimentos, hidráulicos, urbanismo y ambiental) de 11 estudios y diseños concluidos, quedando pendiente finalizar los estudios y diseños de: transporte, diseño geométrico, suelos, taludes, estructuras y socioeconómico, todos con avances superiores al 50%, con excepción del estudio socioeconómico.

¹⁷ Radicado ANI No. 2018-409-062526-2 del 25 de junio de 2018.

CONDICIÓN	ESTADO ACTUAL
Licenciamiento ambiental	Licenciamiento vigente. Resoluciones 2189 de la ANLA del 27 de noviembre de 2018 y 1976 del Ministerio de Ambiente del 19 de octubre de 2018.
Gestión predial	A cargo parcialmente de la Alcaldía de Chía quien cede a título gratuito 37 predios. Se cuenta con un predio que cederá el IDU también a título gratuito y un predio que debe adquirir el Concesionario en el municipio de Chía. Se cuenta con los permisos de intervención de 43% de la longitud efectiva predial.
Plan de obras	En revisión y ajuste por parte del Concesionario, a partir de comunicado con observaciones de la Interventoría el 7 de junio de 2019 ¹⁸ .

Fuente: Informe de interventoría No. 26 correspondiente al mes de mayo de 2019.

Con respecto a los estudios y diseños, a la fecha el Concesionario se encuentra haciendo ajustes a los estudios de transporte y diseño geométrico (que habían sido no objetados previamente por parte de la Interventoría) debido a cambios en el diseño de la glorieta del municipio de Chía, lo cual puede afectar el cálculo inicial y avance de la adquisición predial. En cuanto al licenciamiento ambiental y permisos del proyecto, estos fueron obtenidos en 2018, actualmente vigentes.

Frente a la adquisición predial, consta de 39 predios de los cuales solo en uno se deberá adquirir por parte del Concesionario. A la fecha no se tienen predios escriturados a nombre de la ANI y la Interventoría está trabajando en la revisión de insumos prediales.

Por último, los ajustes al plan de obras en virtud del ótrof No. 1, fueron presentados por el Concesionario en mayo de 2019 y revisados por la Interventoría, quien planteó sus observaciones en junio de 2019, las cuales se encuentra atendiendo actualmente el Concesionario; sin embargo, la disponibilidad predial ha permitido que el Concesionario adelante obras de excavación y conformación de terraplenes, por lo que la Interventoría ha estimado un avance del 3% en la ejecución de la UF3.

A continuación se presenta el avance de obra evidenciado en el recorrido de auditoría:

¹⁸ Radicado ANI No. 2019-409-058579-2.

Foto 15. Acceso al frente de obra de la UF3.



Sobre la calzada occidental de la autopista norte a la altura del peaje Andes se observó el acceso vehicular al frente de obra.

Foto 16. Vía descapotada para tránsito de vehículos de obra en la UF3.



Al ingresar, se evidenció una vía sin capa de rodadura y acopio de material de relleno.

Foto 17. Ensayo de penetración estándar - spt.



Se evidenció la ejecución de ensayos para evaluar las propiedades mecánicas del suelo (rigidez y resistencia).

Foto 18. Estado del terreno con pedraplén.



Se observaron avances en la consolidación de terraplenes.

Foto 19. Mejoramiento del terreno y construcción de pedraplén.



Así mismo, se evidenciaron actividades de excavación y relleno para la construcción de pedraplén.

Foto 20. Disposición de piedra para la consolidación del terreno.



Foto 21. Relleno para la construcción de terraplén.

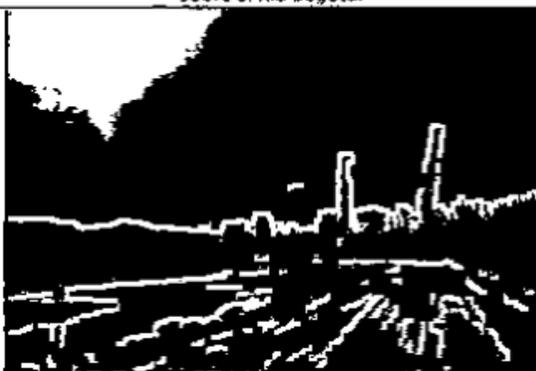


En las fotos se presenta el detalle de las actividades evidenciadas de disposición de material y relleno para la construcción de terraplén.

Foto 22. Acopio de acero de refuerzo.



Foto 23. Pilotoje en inmediaciones del puente proyectado sobre el Río Bogotá.



Se evidenciaron trabajos de pilotoje y acopio de acero de refuerzo en inmediaciones del puente proyectado sobre el Río Bogotá. Este fue el punto donde terminó el recorrido por la UF3, pues es hasta donde han avanzado las intervenciones del Concesionario.

En general en la visita de campo, se validó el avance de obra y los reportes de Interventoría en cuanto al alistamiento del terreno, excavación, conformación de terraplén, entre otros. Se evidenció la presencia de señalización de obra y uso de elementos de protección personal por parte del personal en obra.

Al respecto de la gestión de la Supervisión e Interventoría en la UF3, se evidencian avances simultáneos en varias de las áreas que son críticas para el desarrollo de la UF (ver Tabla 6) y el seguimiento y control de la Interventoría en obra y en la revisión de documentación. En este sentido, se recomienda:

- Continuar con las revisiones de documentación en las áreas predial y técnica (estudios y diseños), pues las demoras en la adquisición predial o en la obtención de estudios y diseños no objetados pueden llegar a representar demoras en la ejecución de la unidad funcional.
- Teniendo en cuenta que ya se iniciaron actividades de construcción, priorizar las mesas de trabajo con el Concesionario para obtener una versión aprobada del plan de obras, con el fin de iniciar el seguimiento de Interventoría a la ejecución de obra.
- Una vez se cuente con un plan de obras avalado por la Interventoría, se recomienda identificar, socializar con el Concesionario y hacer seguimiento a la ruta crítica de ese plan, la cual podría involucrar la gestión predial, ambiental o la aprobación de estudios y diseños.

4.4.4 Unidad funcional 4 – operación y mantenimiento

4.4.4.1 Medición de desempeño en la operación de la infraestructura

Según el contrato de concesión, la unidad funcional 4 corresponde a la operación y mantenimiento de infraestructura que revierte del contrato 664 de 1994 (Devinorte), que, en caso de revertir antes del 1 de marzo de 2020, generaría el reconocimiento de un ingreso mensual al Concesionario proveniente del recaudo de estaciones de peaje por la suma de COP \$964.000.000, el cual dependerá

del índice de desempeño derivado de la ponderación de los indicadores de los apéndices técnicos 2 (condiciones para la operación y mantenimiento) y 4 (Indicadores)¹⁹.

El 30 de noviembre de 2017, posterior cumplimiento del laudo arbitral del 06 de octubre de 2016, resultante del tribunal de arbitramento generado por demanda de accionistas de la Unión Temporal Desarrollo Vial del Norte de Bogotá – DEVINORTE a la ANI²⁰, se suscribió entre la Unión Temporal Desarrollo Vial del Norte de Bogotá – DEVINORTE, la ANI y el Concesionario Accesos Norte de Bogotá S.A.S – Accenorte el Acta de reversión y entrega de infraestructura vial y de los bienes afectados al contrato de concesión No. 0664 de 1994 (DEVINORTE).

Posteriormente, se dio una controversia entre la Agencia y el Concesionario por la interpretación del índice de cumplimiento, dando lugar a una demanda arbitral en contra de la ANI, que concluyó con una conciliación entre las partes, llegando a los acuerdos consignados en el Otrosí No. 1 del contrato de concesión No. 001 de 2017, dentro de los cuales se destacan los siguientes:

- En el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2017 y el 29 de febrero de 2020 el Concesionario realizará la operación y mantenimiento de la UF4 de acuerdo con los niveles de servicio de las tablas 1 y 1A del Apéndice técnico 2 según se modifica en el Otrosí No. 1 en cuanto a indicadores aplicables y su ponderación.
- En el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2017 y el 29 de febrero de 2020, el Concesionario percibirá mensualmente la suma de COP \$964.000.000 por concepto de operación y mantenimiento de la UF4, reconocimiento que estará sujeto a retenciones y descuentos asociados con el resultado del índice de cumplimiento, calculado a partir de los niveles de servicio del Apéndice técnico 2 (modificado en el Otrosí No. 1).

Al respecto, según informó la Interventoría en junio del presente año²¹, para el mes de mayo de 2019 se adelantó el procedimiento de medición de indicadores estipulado en el Otrosí No. 1, encontrando que algunos segmentos e indicadores no cumplieron con los valores mínimos de aceptación, por lo que se notificó al Concesionario y se le concedió el periodo de cura contractual, dentro del cual adelantó las actuaciones necesarias para subsanar los indicadores señalados. En consecuencia, la Interventoría realizó una segunda validación, en la que determinó que, para el periodo evaluado, el índice de cumplimiento alcanzó un valor del 100%.

¹⁹ Contrato de concesión, parte especial, sección 3.8.

²⁰ Mediante el cual se ordena a la ANI "(...) suscribir, antes del 30 de noviembre de 2016, conjuntamente con la Unión Temporal para el Desarrollo del Norte de Bogotá – DEVINORTE, el documento contractual por virtud del cual se amplíe el término de duración de la Etapa de Operación del Contrato hasta el día 30 de noviembre de 2017".

²¹ Radicado ANI No. 2019-409-062551-2 del 18 de junio de 2019.

Como parte del desarrollo de la auditoría, se realizó recorrido selectivo por el proyecto, abarcando el tramo La Caro – Briceño de la UF4, en el cual se observó lo siguiente:

<p><i>Foto 24. Señalización de cierre temporal de retorno vehicular.</i></p> 	<p><i>Foto 25. Valla informativa del proyecto.</i></p> 
<p>Se observó un cierre de retorno vehicular, con la respectiva señalización temporal en la UF4.</p>	<p>Se evidenció la instalación de una valla informativa según la última actualización de parámetros gráficos de la Resolución 1219 de marzo de 2015 del Ministerio de Transporte.</p>

<p><i>Foto 26. Estructura metálica instalada en el separador central en el tramo La Caro – Briceño, vista frontal.</i></p> 	<p><i>Foto 27. Estructura metálica instalada en el separador central en el tramo La Caro – Briceño, vista posterior.</i></p> 
<p>Se evidenció la instalación de una estructura metálica en el separador central del tramo La Caro – Briceño en la UF4, cuyo alcance es de operación y mantenimiento. Esta estructura es similar a la instalada en el actual centro de control de operaciones del proyecto -CCO, ubicado en la calzada occidental de la autopista norte a la altura del peaje Andes.</p>	

Foto 28. Detalle de señalización vertical y horizontal en la UF4.



Foto 29. Personal del Concesionario debidamente uniformado realizando actividades de mantenimiento en la UF4.



Dentro del recorrido por la UF4, a nivel general no se observaron condiciones contrarias a los principios de operación y mantenimiento en aspectos como la instalación de señalización vertical, demarcación de la vía o estado del pavimento. Adicionalmente, se evidenció la presencia de personal de operación y mantenimiento del corredor, identificado con los del Concesionario y la ANI y portando elementos de seguridad industrial y protección personal.

Foto 30. Aviso de obras en la vía en inmediaciones de la UF2.

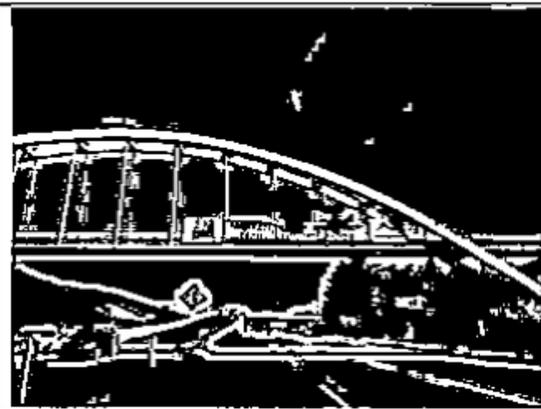


Foto 31. Señalización de estrechamiento de calzada y reducción de un carril.



Al final del recorrido por la UF4, en la calzada occidental cerca de ingresar a la UF2, se observó la señalización de estrechamiento de calzada y cierre de un carril para conectar con las obras de la UF2.

Como conclusión del recorrido en campo, a lo largo del tramo La Caro – Briceño de la UF4, se evidenció una operación fluida del tráfico, personal del Concesionario realizando labores de operación y mantenimiento, y en general, durante el tiempo de la visita, no se evidenció ninguna situación contraria a los parámetros de operación y mantenimiento establecidos en los apéndices técnicos 2 y 4 y en el otro sí No. 1 del contrato de concesión No. 001 de 2017.

Sobre la medición y cumplimiento de los indicadores de desempeño del contrato de concesión, la Oficina de Control Interno concluye que una vez establecido el nuevo procedimiento para la medición del índice de cumplimiento y traslado a la cuenta proyecto de los recursos reconocidos al Concesionario, no se evidencian dificultades en su aplicación en los términos del otro No.1, por lo que se recomienda continuar con el seguimiento de Interventoría y Supervisión para velar por el cumplimiento de dicho índice, asegurando la calidad de la operación y mantenimiento de la UF4.

4.4.4.2 Consideraciones sobre seguridad vial

Durante el desarrollo de la auditoría, se evidenciaron dificultades puntuales para garantizar la seguridad vial del corredor en puntos específicos y oportunidades de mejora en las auditorías de seguridad vial desarrolladas por la Interventoría.

En cuanto a la auditoría de seguridad vial, la obligación de la Interventoría establece:

"El Interventor deberá llevar a cabo una (1) auditoría de seguridad vial anual durante la vigencia del Contrato de Interventoría, para lo cual deberá presentar el correspondiente Plan de Acción para aprobación de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA dentro de los primeros tres meses (3), contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio."

Por lo anterior, se evidenció que el Interventor dio cumplimiento a esta obligación presentando la auditoría de seguridad vial para el año 2018, que, como parte de su metodología para el año de estudio, reporta las características físicas del área de estudio, algunas condiciones de demanda de tránsito (e.g. composición vehicular, tránsito promedio diario), las cifras de accidentalidad agregadas por tramos y presenta recomendaciones a partir de un recorrido de auditoría por el proyecto en el que se identifican precondiciones de la infraestructura que pueden dar lugar a inseguridad vial.

Al respecto, con el ánimo de mejorar el diagnóstico de seguridad vial de la Interventoría y así promover la identificación de las causas de la siniestralidad y la formulación de medidas que resuelvan dichos problemas, se recomienda a la Interventoría:

1. Añadir análisis de siniestralidad georreferenciados que permitan identificar los puntos críticos del proyecto, con base en datos históricos de materialización de riesgos de seguridad vial, realizando las correcciones estadísticas necesarias para asegurar la representatividad de la información. Una opción para esto es consultar algunos lineamientos aplicables de la Guía de auditorías de seguridad vial en vías urbanas de la Alcaldía de Bogotá²², como por ejemplo:

- i. *"Debe incluirse además, un análisis de siniestralidad vial que incluya mapas de calor en el que se detalle la gravedad, su frecuencia y tipo de usuario afectado. Si la auditoría se dividió en subtramos se recomienda hacer este*

²² Disponible en <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-03-18/Gu%C3%ADa%20ASVU.pdf>. Recuperado el 10 de julio de 2019.

análisis teniendo en cuenta esa división. En complemento se debe anexar un análisis diferencial de siniestralidad en intersecciones.”

2. En este mismo sentido, se recomienda desagregar el análisis de siniestralidad en puntos críticos por actores involucrados, víctimas y causa probable. Así mismo, analizar las causas de la siniestralidad en los puntos críticos a partir de los datos disponibles y de visitas puntuales de auditoría.
3. Para atender las recomendaciones anteriores, usar los datos abiertos de Agencia Nacional de Seguridad Vial o de los datos reportados en las secciones 7.4.10 a 7.4.13 del informe mensual de Interventoría No. 26 sobre el mes de mayo de 2019²³.

Lo anterior, es especialmente relevante si se tiene en cuenta la alta densidad de siniestros con fatalidades en la UF4 a la altura de Cajicá y la alta densidad de siniestros con víctimas en la UF2 y UF4, reportados por el *World Resources Institute (WRI)*²⁴ en un estudio de siniestralidad en Colombia con datos públicos de la ANSV correspondientes a los años 2017-2018.

Por otra parte, en la auditoría de la Oficina de Control Interno en marzo de 2019²⁵ al proyecto de atención de puntos críticos en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada Chiriguaná, se emitió una advertencia a la Entidad en los siguientes términos:

«Teniendo en cuenta la advertencia de esta Oficina en el informe de auditoría de abril de 2018, la cual se cita a continuación:

“No se ha dado solución al riesgo de inseguridad vial que se presenta en los pasos a nivel del corredor Zipaquirá-La Caro, específicamente en los puntos Zhue y Alcalis, la cual se ha presentado previo a la vigencia del contrato No. VE 313 de 2017. Solución que demanda de manera urgente coordinación al Interior de la Vicepresidencia de Gestión Contractual (hoy a cargo de la Vicepresidencia Ejecutiva) de la ANI, específicamente entre el Grupo Interno de Trabajo Proyectos Férreos y Portuarios y el Equipo de Proyectos Carreteros, específicamente los equipos de Supervisión de las concesiones DEVINORTE y ACCENORTE.”

En la presente auditoría (2019) se hizo seguimiento al avance en la gestión de la supervisión para superar esta situación, sin que se evidenciaran soluciones definitivas cerca de un año después de la alerta. En este sentido, esta Oficina reitera la advertencia y confirma que permanece vigente. Al respecto, vale la pena agregar que la operación de la Infraestructura hace parte de los objetos contractuales de los concesionarios DEVINORTE, ACCENORTE y el contratista CONSORCIO IBINES FÉRREO y que la seguridad debe ser el criterio prioritario para

²³ Radicado ANI No. 2019-409-062043-2 del 17 de junio de 2019.

²⁴ Datos en las carreteras colombianas, WRI (2019).

²⁵ Radicado ANI No. 2019-102-005209-3 del 29 de marzo de 2019.

la operación de cualquier infraestructura de transporte (incluidas carreteras y vías férreas); sin embargo, en el caso de las intersecciones Zhue y Alcalis, se está priorizando la eficiencia de los corredores sobre la seguridad vial, a costa de aceptar un alto riesgo de siniestralidad.

En consecuencia, se recomienda formular acciones inmediatas con medidas provisionales que garanticen condiciones óptimas de seguridad vial, mientras se consolida una solución definitiva para estas intersecciones.»

Frente a lo anterior, es importante tener en cuenta la Ley 146 de 1963, en especial, el artículo No. 1, que establece:

“La Nación, en toda carretera que se encuentre incorporada al Plan Vial Nacional, y que haya sido construida en fecha posterior a las líneas férreas que atraviere en todo su recorrido, procederá a construir los pasos inferiores o superiores, según la técnica aconsejable, para evitar la existencia de los llamados paso a nivel sobre las líneas férreas.”

En consecuencia, es necesario tomar acciones sobre los dos pasos a nivel de la vía férrea en las vías concesionadas a Accenorte, con el fin de garantizar condiciones de seguridad vial y de dar cumplimiento a la Ley 146 de 1963.

Al respecto, en la Tabla 7 se presentan algunas actuaciones relevantes a saber, en la gestión de la Entidad para atender la problemática señalada:

Tabla 7. Actuaciones relevantes en la atención a los cruces a nivel entre la vía concesionada y la vía férrea.

FECHA	ACTUACIÓN	RADICADO
20-sep-2017	El consorcio Ibrnes Férreo (encargado en ese momento de la administración del corredor férreo Bogotá – Belencito) informa al concesionario Devinorte sobre la problemática de los pasos a nivel y lo cita a una mesa de trabajo con personal de la ANI en septiembre de 2017.	NA*
30-abr-2018	La Oficina de Control Interno emite informe de auditoría a la Supervisión e Interventoría del proyecto de reparación y atención de puntos críticos de los corredores férreos La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito; advirtiendo sobre el riesgo de seguridad vial de dos pasos a nivel irregulares en la concesión de Accesos norte de Bogotá y recomendando a la Vicepresidencia Ejecutiva tomar acciones inmediatas para evitar la materialización de los riesgos enunciados.	2018-102-006678-3
11-may-2018	La Interventoría vías férreas ISA (del proyecto férreo en el que se administraba el corredor Bogotá – Belencito), informa al consorcio Ibrnes Férreo sobre un accidente en el paso a nivel irregular Alcalis y sobre el desmonte de la infraestructura de dicho paso a nivel por parte del Concesionario Devinorte para facilitar las obras de doble	2018-409-046888-2



FECHA	ACTUACIÓN	RADICADO
	calzada. Además, solicita al consorcio tomar acciones inmediatas para garantizar la seguridad en la operación.	
20-jun-2018	La ANI solicita a la Interventoría del proyecto Accenorte definir si el protocolo de control de tráfico de pasos a nivel presentado por el Concesionario garantiza la seguridad en estos sectores.	2018-306-018985-1
19-jul-2018	El consorcio Ibins Férreo reitera al Concesionario Accenorte sobre la irregularidad e inseguridad e invasión al corredor férreo de los pasos a nivel, conminándolo a regularizar o adecuar dichos pasos a nivel en los términos de la Ley 146 de 1963.	NA*
13-ago-2018	El concesionario Accenorte contesta al consorcio Ibins manifestando que dentro del alcance del contrato de concesión carretero no se encuentran las obras para mejorar los pasos a nivel existentes, por lo que no puede adelantar ninguna actividad que no se encuentre contemplada dentro del alcance contractual.	NA*
14-sep-2018	El concesionario Accenorte recomienda al consorcio Ibins Férreo exponer su solicitud a la ANI como entidad contratante del consorcio y del Concesionario Accenorte con el fin de encontrar una solución.	NA*
01-nov-2018	La Interventoría vías férreas ISA pone a la ANI en conocimiento de las comunicaciones Intercambiadas entre el consorcio Ibins Férreo y el concesionario Accenorte para que se adelante la gestión pertinente.	2018-409-114462-2
05-feb-2019	Se realiza mesa de trabajo con asistencia del concesionario Accenorte, la Interventoría del proyecto férreo, personal de los equipos de supervisión de la ANI de los proyectos carretero y férreo.	NA*
29-mar-2019	La Oficina de Control Interno emite Informe de auditoría a la Supervisión e Interventoría del proyecto de reparación y atención de puntos críticos de los corredores férreos La Dorada – Chiriguana y Bogotá – Belencito, reiterando su advertencia emitida en el informe de auditoría del 30 de abril de 2018, sobre el riesgo de seguridad vial de dos pasos a nivel irregulares en la concesión de Accesos Norte de Bogotá y recomendando a la Vicepresidencia Ejecutiva tomar acciones inmediatas para evitar la materialización de los riesgos enunciados.	2019-102-005209-3
25-abr-2019	El equipo de proyectos férreos de la Vicepresidencia Ejecutiva remite el Informe de auditoría de la Oficina de	2019-307-006289-3



FECHA	ACTUACIÓN	RADICADO
	Control Interno a la Supervisión del proyecto Accesos norte de Bogotá y sugiere establecer una estrategia en conjunto para atender la advertencia del informe.	
30-abr-2019	La Supervisión del proyecto Accesos norte de Bogotá responde a la Vicepresidencia Ejecutiva que se está trabajando en un "protocolo intermodal para solucionar las problemáticas planteadas en estos pasos a nivel".	2019-306-006560-3

Fuente: Indicado en la tercera columna de la tabla.

** Esta documentación fue obtenida por la Oficina de Control Interno en desarrollo de la auditoría, pero no cuentan con consecutivo de radicación de la ANI; por lo tanto, hace parte de los papeles de trabajo de la presente auditoría.*

A partir de la Tabla 7, se evidencia que el problema de los pasos a nivel irregulares entre el corredor férreo y la concesión carretera ha sido alertado por esta Oficina a las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual desde hace más de 14 meses; sin embargo, según los reportes de la Supervisión, a la fecha aún se encuentra determinando las responsabilidades de cada actor para la regularización de los pasos a nivel, a partir de un protocolo de intermodal. Mientras tanto, la infraestructura administrada por la ANI continúa sin estar alineada con las disposiciones de la Ley 146 de 1963, representando un riesgo de seguridad vial para la ciudadanía.

Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que hay una falta de oportunidad en la gestión de la Supervisión para garantizar la seguridad vial y el cumplimiento de la Ley 146 de 1963 en el corredor concesionado, por lo que se emite la no conformidad respectiva en la sección 8.1.1 del presente informe de auditoría.

Adicionalmente, se recomienda a la Supervisión solicitar a la Interventoría un diagnóstico de seguridad vial específico de la sinlestralidad en los pasos a nivel irregulares en el último año, con el fin de conocer el riesgo de seguridad vial que se está asumiendo y formular acciones inmediatas y provisionales para garantizar una infraestructura segura, mientras se adopta una solución definitiva con este mismo propósito.

5. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, 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) a la Interventoría del proyecto, Consorcio ETSA-SIGA.

Posteriormente, se presenta un análisis pormenorizado de cada uno de los componentes, resaltando los aspectos positivos y las oportunidades de mejora en los procesos de vigilancia y control que desarrolla la Interventoría. Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 3 y 4.



Tabla 8. Resultados de calificación MED aplicada en junio de 2019.



Nombre proyecto concesión	Accesos Norte de Bogotá D.C.
Nombre Interventoría proyecto	Consorcio ETSA-SIGA
No. contrato Interventoría	205 del 22 de febrero de 2017
Fecha de evaluación	Junio de 2019

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO			Cumplimiento contractual
		Bajo (0-69)	Medio (70-89)	Alto (90-100)	
01	Gestión Administrativa	-	81.82	-	11/11 (100%)
02	Gestión Técnica	-	76.69	-	21/21 (100%)
03	Gestión Financiera	-	75.00	-	18/18 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	75.00	-	11/11 (100%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	-	78.13	-	18/18 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	82.14	-	7/7 (100%)
07	Gestión Social	-	75.00	-	12/12 (100%)
08	Gestión Predial	-	75.00	-	8/8 (100%)

Calificación ponderada:	77/100	Cumplimiento contractual:	105/105 (100%)
--------------------------------	---------------	----------------------------------	-----------------------

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión documental con la Interventoría.

A nivel general, se observó un cumplimiento contractual en las obligaciones evaluadas (105 criterios contractuales con cumplimiento de 105 evaluados, ver columna 6 de la Tabla 8), destacando dentro de esto el valor agregado que aporta la Interventoría a su gestión, especialmente en las áreas administrativa y ambiental. No obstante, durante la revisión documental se evidenciaron oportunidades de mejora y dificultades para dar cumplimiento a algunas obligaciones, las cuales fueron subsanadas dentro del término de ejecución de la auditoría.

Debido a que esta es la segunda ocasión en la que se audita a la Interventoría del proyecto Accesos norte de Bogotá (la Oficina de Control Interno audió la gestión de la supervisión y de la Interventoría del proyecto en noviembre de 2017²⁶), a continuación, se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría en comparación con los demás resultados de dicha evaluación obtenidos en años anteriores.

Al respecto, es importante aclarar que, dada la actualización periódica de la MED, la calificación a partir del año 2018 es diferente, pues el puntaje de 75 corresponde al cumplimiento contractual, mientras que, en las calificaciones anteriores a 2018 el puntaje de cumplimiento contractual corresponde a 70.5.

²⁶ Radicado ANI No. No. 2017-102-016702-3 del 30 de noviembre de 2017.



Tabla 9. Calificación de la MED para vigencias anteriores.

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones	
		nov-17	jun-19
01	Gestión Administrativa	71.04	81.82
02	Gestión Técnica	69.79	76.69
03	Gestión Financiera	70.50	75.00
04	Gestión Jurídica	70.21	75.00
05	Gestión de Aforo y recaudo	NA	78.13
06	Gestión Ambiental	70.50	82.14
07	Gestión Social	70.50	75.00
08	Gestión Predial	69.94	75.00
Calificación		70.35	77.00

Fuente: Elaboración propia a partir de informes de auditorio adelantados por la Oficina de Control Interno.

Según la Tabla 9, teniendo en cuenta las dos evaluaciones a la Interventoría del proyecto, las calificaciones generales se han mantenido dentro de un estándar de cumplimiento contractual, destacándose la mejora de los controles administrativos y ambiental.

En las visitas de auditoría, realizadas los días 26 y 27 de junio de 2019 a la Interventoría y al proyecto, el equipo de Interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que aplica en cada uno de los componentes de su competencia. A continuación, se analiza en detalle cada uno de los componentes de la MED, a partir de los cuales se evaluaron los controles de la Interventoría.

Tabla 10. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Componente administrativo	
1) La Interventoría complementa la plantilla mínima de personal exigida contractualmente con personal no facturable para asesorarse en diferentes áreas de la Interventoría como geología, urbanismo o avalúos.	1) Incluir y documentar un control periódico en los informes mensuales, en el que se haga seguimiento a las observaciones hechas al Concesionario (desde su apertura hasta que sean atendidas), con el fin de facilitar el control de observaciones de la Interventoría y monitorear su implementación.
2) La Interventoría incorpora recursos físicos adicionales como vehículos (debidamente identificados con los logos institucionales de la ANI), que le facilitan una vigilancia más frecuente del proyecto en campo.	2) Mejorar los controles asociados con la entrega de documentación exigida en el contrato de Interventoría. Por ejemplo en el



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>3) La Interventoría implementa, como parte de su sistema de gestión de calidad, indicadores de gestión sobre la entrega de documentos tales como tiempos de respuesta a comunicaciones de la ANI y del concesionario o tiempos de entrega de informes mensuales. Lo anterior, le permite detectar fallas en su gestión e implementar acciones de mejoramiento.</p> <p>4) La Interventoría cuenta con un plan de capacitaciones que incluye temas técnicos y jurídicos relacionados con el desarrollo del contrato de concesión. Esto permite que diferentes miembros del equipo de Interventoría tengan cada vez más la capacidad de vigilar integralmente la gestión del Concesionario.</p>	<p>desarrollo de la auditoría se evidenció la falta de entrega del inventario vial del proyecto.</p>
Componente técnico	
<p>1) La Interventoría cuenta con un laboratorio certificado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC, lo cual ofrece un control adicional para garantizar la calidad de los ensayos sobre los materiales utilizados en obra, así como garantía de confiabilidad de los resultados.</p> <p>2) La Interventoría socializa con el Concesionario el porcentaje de avance calculado para el proyecto, con lo cual permite la conciliación en cuanto al avance del proyecto y evita que se calculen valores diferentes para este indicador.</p> <p>3) La Interventoría diligencia y actualiza listas de chequeo para realizar los recorridos de verificación en campo, con lo cual asegura conservar la trazabilidad en las mediciones y poderlas comparar entre sí para determinar mejoras o falencias en la gestión del Concesionario.</p>	<p>1) Reportar a la ANI el estado de las vallas del proyecto como parte de los informes mensuales, así como alertar sobre las actualizaciones y mantenimientos necesarios y los cambios de normatividad que afecten la instalación y mantenimiento de estas. Lo anterior, con el fin de alertar a la ANI sobre el cumplimiento de la Resolución 1219 de 2015 del Ministerio de Transporte.</p> <p>2) En general, respecto de los informes mensuales, se recomienda cerrar el espacio dedicado al análisis de la información reportada con una conclusión frente al desempeño del Concesionario con el objetivo de informar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.</p>
Componente financiero	



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>1) La Interventoría presta su apoyo a la ANI con simulaciones y cuantificaciones financieras para administrar de la mejor manera los riesgos que enfrenta el desarrollo del proyecto, por ejemplo, a partir de modificaciones contractuales.</p>	<p>1) En el reporte de los giros de equity y fondeos realizados por el Concesionario, se recomienda cerrar con una conclusión que indique el cumplimiento o incumplimiento del Concesionario en esta obligación.</p> <p>2) Dado que el informe de Interventoría se debe entregar, como máximo, a los 15 días calendario de cada mes, en caso de que no toda la información financiera y contable del mes inmediatamente anterior esté disponible para analizar, se recomienda precisar el alcance temporal para cada una de las fuentes de información consultadas.</p> <p>3) Evidenciar mensualmente, con base en los movimientos del patrimonio autónomo del proyecto, que los recursos de la Nación no han sido involucrados en lavado de activos ni financiación del terrorismo. Una opción es solicitar un certificado en donde se dé cuenta de esto a partir del Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo (SARLAFT) de la entidad bancaria que administra las cuentas proyecto y ANI.</p> <p>4) Dejar por escrito en los Informes mensuales el seguimiento que lleva la Interventoría del cumplimiento de las obligaciones tributarias del Concesionario, esto en el marco del cumplimiento de su obligación de <i>"Velar porque el concesionario cumpla con las obligaciones tributarias (impuestos y retenciones) sobre los pagos que efectúe a nombre de la ANI"</i> consignada en el Anexo 4 del contrato de Interventoría.</p>
Componente Jurídico	

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>1) La Interventoría cuenta con una lista de chequeo donde desagrega las obligaciones contractuales contenidas en los contratos de Interventoría y Concesión. Lo anterior, permite consolidar una herramienta para llevar un control pormenorizado de las obligaciones y asegurar el cumplimiento contractual.</p>	<p>1) Usar periódicamente el listado de obligaciones contractuales del Concesionario y la Interventoría para reportar a la ANI el cumplimiento contractual y sugerir las acciones de mejoramiento que sean necesarias para asegurar el éxito del proyecto.</p> <p>2) Dado que el análisis de cumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario es transversal a todas las áreas de la Interventoría, se recomienda consolidar un reporte general de cumplimiento contractual a partir del área jurídica y concluir al respecto, alertando sobre situaciones que puedan desencadenar en futuros incumplimientos.</p> <p>3) A pesar de que la mayoría de los riesgos están asignados al privado (Concesionario) y el proyecto no cuenta con fondo de contingencias, se recomienda monitorear y analizar, en conjunto con las demás áreas de la Interventoría, los riesgos del contrato de Concesión, con el fin de alertar a la ANI sobre situaciones que puedan afectar el desarrollo esperado del proyecto. Lo anterior, teniendo en cuenta que la materialización de riesgos puede poner en riesgo el desarrollo esperado del proyecto, lo cual impacta negativamente la misión de la ANI.</p> <p>4) Revisar la composición accionaria que reporta semestralmente el Concesionario y verificar si es la misma que se publica en la página web de la ANI dedicada al proyecto, con el fin de alertar a la Entidad sobre la actualización de la información suministrada a la ciudadanía.</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Componente operativo (aforos y recaudo)	
<p>1) La Interventoría realiza aleatoriamente, dos días al mes, validaciones adicionales sobre el tráfico y recaudo, con el fin de validar los datos y el cumplimiento de los procedimientos registrados por el Concesionario. Lo anterior, se hace como parte del plan de auditoría de peajes que es un documento requerido contractualmente.</p> <p>2) La Interventoría cuenta con un procedimiento documentado y listas de chequeo para llevar a cabo la auditoría de peajes, con lo cual estandariza sus mediciones y puede comparar el desempeño de los peajes a lo largo del tiempo y a partir de la implementación de nuevas medidas como casetas de cobro electrónico o ampliación de número de carriles.</p>	<p>1) Además de presentar todas las validaciones del plan de auditoría de peajes y de sistemas, concluir al final cada reporte sobre los resultados y si se evidenció o no cumplimiento contractual por parte del Concesionario.</p> <p>2) Solicitar y utilizar los datos históricos de la ANI, con el fin de mejorar la confianza y representatividad de los datos usados para realizar las proyecciones de tráfico anuales de la Interventoría.</p> <p>3) Presentar en los informes mensuales la proyección anual del tráfico requerida en el contrato de Interventoría y conceptuar al respecto, comparándola con el tráfico esperado en los estudios de tráfico presentados por el Concesionario en la estructuración y como condición precedente para el inicio de la fase de construcción.</p>
Componente ambiental	
<p>1) A partir de su gestión, la Interventoría registra mensualmente los hallazgos en materia ambiental y de seguridad y salud en el trabajo, los comunica al Concesionario y les hace seguimiento hasta que se evidencie que se han superado las dificultades señaladas. Este registro permite asegurar la atención de observaciones, medir los tiempos de respuesta y conservar la trazabilidad de los hallazgos de la Interventoría.</p> <p>2) La Interventoría informa (mensualmente) de manera previa a la ANI sobre las actividades ambientales que va a desarrollar en el siguiente periodo. Lo anterior, permite que la Entidad conozca los controles de Interventoría y pueda</p>	<p>1) Consolidar un cuadro de seguimiento mensual de obligaciones ambientales del Concesionario a partir del listado de la Interventoría donde consigna las obligaciones ambientales adquiridas por el Concesionario con la ANI y con las autoridades competentes. Esto con el fin de reportar un seguimiento exhaustivo del cumplimiento obligaciones ambientales y para facilitar la emisión de alertas preventivas sobre riesgos de incumplimiento.</p> <p>2) Establecer un plan de trabajo con el Concesionario para revisar el informe de cumplimiento ambiental para cada una de las unidades funcionales del proyecto que estén</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
participar en su ajuste, programación o mejoramiento.	en construcción, de manera que antes de la presentación del informe ante la autoridad ambiental, este sea revisado y comentado por la Interventoría a fin de verificar la completitud y pertinencia de su contenido.
Componente social	
1) En general se evidenció cumplimiento contractual en las obligaciones sociales de la Interventoría.	1) A partir del seguimiento de la divulgación de información por parte del Concesionario al público general (en redes sociales, página web, entre otros), conceptuar en los informes mensuales sobre la veracidad, oportunidad y conveniencia de la información publicada. 2) Analizar el uso (cantidad de visitas, información consultada) de los usuarios de la página web de la Interventoría y la información consultada por los usuarios y concluir sobre la efectividad de esta herramienta. 3) Reportar, como parte de los informes mensuales, el seguimiento a la elaboración de actas de vecindad y al cumplimiento de los compromisos allí pactados por parte del Concesionario, con el fin de informar a la ANI del avance en este proceso y demostrar el cumplimiento contractual de la Interventoría.
Componente predial	
1) Con el fin de verificar y hacer seguimiento a la gestión del Concesionario, la Interventoría se asesoró de un evaluador (con el certificado de inscripción en el Registro Abierto de Avaluadores), buscando cumplir de la mejor manera sus obligaciones de vigilancia y control de la gestión predial.	1) Continuar alertando a la ANI sobre el riesgo que representa la gestión predial para la ejecución esperada del plan de obras, especialmente en cuanto ajuste del plan de obras que se encuentra en proceso de revisión.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público- privada, de Inicitiva privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
2) La Interventoría lleva una lista de chequeo de las obligaciones contractuales del Concesionario, en la cual reporta el cumplimiento de cada obligación. Esto permite asegurar el seguimiento de la totalidad de obligaciones del Concesionario en materia predial.	

6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3 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, así como de la Superintendencia de Transporte, y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos (PMP), los cuales se generaron a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto.

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

No se tienen hallazgos con un plan de mejoramiento vigente a la fecha.

6.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Con corte a 30 de junio de 2019 se encontraron abiertas las siguientes no conformidades en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad²⁷:

Tabla 11. No conformidades abiertas asociadas al proyecto, con corte a junio de 2019.

NO CONFORMIDAD	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
3523 (Vicepresidencia de Estructuración) 1. En el contrato de concesión 001 de 2017, se plantea el condicionamiento de la realización de las obras de la UF1 (carrera séptima calle 245 hasta La Caro) a la aprobación de la Alcaldía de Bogotá de las obras subsiguientes (entre la calle 245 y calle 183); generar escenarios de definición por terceros afecta de manera	Acciones correctivas: 1. Evidenciar manifestación escrita del Distrito o ANI en octubre de 2019 rectificando construcción de segunda calzada sobre la carrera séptima, entre la calle 200 y la calle 245. 2. Montar pliegos de licitación en SECOP de Accenorte II en el cuarto trimestre de 2019. Acciones preventivas:

²⁷ Recuperado de: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720> el 09 de mayo de 2019.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá



GOBIERNO DE COLOMBIA

NO CONFORMIDAD	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
drásticas los contratos de concesión y pone en riesgo la realización de las obras allí señaladas, esto va en contravía del principio de planeación en la contratación estatal y abre la puerta a distorsiones en el alcance de los contratos.	<p>1. Evidenciar que no se están dejando decisiones en manos de terceros, sino que la ANI estructura proyectos aunando esfuerzos técnicos, financieros y jurídicos, en conjunto con otras entidades, que facilitan la ejecución de un proyecto de concesión y en algunas ocasiones brindan aportes especie al proyecto tales como predios.</p> <p>Fecha de Inicio: 30/12/2017</p> <p>Fecha de finalización: 31/12/2019</p>

Según se puede observar en la Tabla 11, a la fecha de corte de la auditoría; la Supervisión tiene abierta una no conformidad desde diciembre de 2017, con acciones de mejoramiento previstas para ser culminadas en diciembre de 2019.

En el desarrollo de la auditoría se hizo seguimiento al avance de las acciones de mejoramiento, evidenciando la ejecución de la acción preventiva No. 1 a partir del convenio de cooperación No. 006 de 2019, firmado con el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. De esta manera, se actualiza el porcentaje de avance del plan de mejoramiento a un 33%, quedando pendiente evidenciar la ejecución de las acciones correctivas para la fecha de finalización planteada.

6.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte

Se consultó ORFEO²⁸, página 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 entes de control y de la Superintendencia de Transporte, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidenció que entre mayo de 2018 y mayo de 2019 no se recibieron comunicaciones de la Procuraduría General de la Nación, de la Defensoría del Pueblo ni de la Superintendencia de Transporte. Se recibieron 6 comunicaciones provenientes de la Contraloría General de la República (CGR), 7 de la Superintendencia de Transporte y 1 de la Defensoría del Pueblo, de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- En total se recibieron 6 solicitudes de información general que incluían al proyecto (e.g. al programa de 4G), todas estas por parte de la Contraloría General de la República. Estas solicitudes fueron respondidas en término.
- La CGR solicitó información acerca de la localización y medidas de seguridad vial de los cruces férreos con la infraestructura carretera. Esta fue respondida fuera de término por la ANI,

²⁸ Sistema de gestión documental Interno – ANI.



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

Indicando las medidas temporales que el Concesionario ha planteado implementar y la intención de la Entidad de iniciar mesas de trabajo con el modo férreo para definir acciones a implementar, toda vez que dentro del alcance del contrato de concesión no se encuentra adoptar medidas mayores como la construcción de nuevas obras.

El detalle de estas solicitudes se presenta en el anexo No. 5.

7. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno, en las oficinas de la Interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo reunión de cierre de la auditoría el 27 de junio de 2019 con la Interventoría, transmitiéndose las conclusiones parciales a la Supervisión y a la Interventoría mediante correos electrónicos del 3, 11 de julio de 2019, recibiendo respuesta por parte de los auditados en correos del 4, 5 y 15 de julio de 2019. Lo anterior dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución No. 1185 de 2017, por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI.

Las conclusiones del ejercicio de auditoría (no conformidades, recomendaciones y buenas prácticas), se listan enseguida. Lo anterior, a partir del análisis descrito en el cuerpo del presente informe.

Se debe tener en cuenta que las no conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna de la Supervisión y de la Interventoría.

7.1 No Conformidades

Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar situaciones de incumplimiento contractual. En este sentido, se tiene un plazo de 30 días calendario, posteriores a la radicación del informe de auditoría, para que se presenten los planes de mejoramiento correspondientes, los cuales deben ser remitidos al correo electrónico csanchez@ani.gov.co para su revisión y formalización. A continuación, se presentarán las no conformidades de acuerdo con el responsable de cada proceso.

7.1.1 Para la supervisión y equipo de apoyo

1. Se evidenció un período de más de un año, comprendido entre el 16 de mayo de 2018 y el 31 de mayo de 2019, a lo largo del cual la Interventoría alertó sobre un presunto incumplimiento por parte del Concesionario, sin que la Supervisión solicitara a la Vicepresidencia Jurídica el inicio de un proceso administrativo sancionatorio; esto hace parte de dos de sus funciones, consignadas en el Manual de seguimiento a proyectos e Interventoría y supervisión contractual, sección 2.2.2, literales c y f, los cuales se citan a continuación:

"c) Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para

dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo

f) Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, cuando a ello haya lugar, en los eventos en que el interventor no las solicite o promueva, sin perjuicio de que el supervisor del contrato de interventoría evalúe la situación y promueva las sanciones en contra del interventor por tal situación, si a ello hubiere lugar* (subrayado fuera del texto).

Adicionalmente, esta falta de oportunidad en la gestión de un presunto incumplimiento del Concesionario es contraria a los principios de celeridad y eficacia de la función administrativa definidos en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia.

2. Se evidenció que después de transcurridos 14 meses de que la Supervisión fuera alertada por la Oficina de Control Interno sobre los pasos a nivel Irregulares con la vía férrea y su riesgo de seguridad vial, no se han tomado acciones que concluyan en la regularización de los pasos a nivel ni en garantizar condiciones seguras de operación férrea y carretera; esto hace parte de dos de sus funciones, consignadas en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, sección 2.2.2, literal c:

"c) Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo

Adicionalmente, dentro de las funciones generales de la ANI, consignadas en el Decreto 4165 de 2011, Artículo 4 se encuentran las siguientes:

"15: Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley.

"16: Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión y otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales."

Por otra parte, esta falta de oportunidad en la gestión de la Supervisión es contraria a los principios de celeridad y eficacia de la función administrativa definidos en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia.

7.2 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría y de la Supervisión, todas formuladas con el propósito de asegurar el éxito del proyecto. Como se mencionó previamente, las recomendaciones son positivas para mejora interna de los controles que se ejercen desde la Interventoría y desde la Supervisión:

7.2.1 Para la Interventoría

1. Teniendo en cuenta que los reportes financieros del Concesionario no siempre se analizan para el mes inmediatamente anterior al mes de presentación del Informe de Interventoría, debido a la falta de disponibilidad de la información (e.g. informes de fiducia), se recomienda precisar claramente el alcance temporal de las fuentes de información reportadas en el informe financiero de Interventoría.
2. A pesar de que se evidenció que la Interventoría cuenta con archivos de trabajo en donde hace seguimiento de los estados financieros auditados del Concesionario, no se evidenció que lo reportara a la Entidad; por lo que se recomienda incluir dentro de los informes mensuales de la Interventoría, el reporte y de los estados financieros auditados del Concesionario con el fin de informar a la ANI y de demostrar el cumplimiento de las obligaciones de Interventoría consignadas en el Anexo 4 al contrato de Interventoría, numeral 5.3.3, literal (c) y se cita a continuación:

"Analizar los estados financieros auditados y dictaminados por el revisor fiscal del Concesionario (o de cada uno de sus miembros si es un Consorcio o una Unión Temporal) y llevar un control semanal (o en otra unidad de tiempo cuando la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA lo requiera) del Ingreso establecido en cada Contrato de Concesión y del Ingreso por concepto de Peajes (tanto en pesos corrientes como en pesos constantes)".

Lo anterior, en conexidad con la obligación del Concesionario consignada en la parte general del contrato de concesión, sección 4.5 (q):

"Presentar a la ANI y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario y del Patrimonio Autónomo (Incluyendo los del Patrimonio Autónomo-Deuda, si lo hubiere), a 31 de diciembre y 30 de junio de cada año calendario, dentro de los primeros diez (10) días de los meses de septiembre y marzo de cada año (...). La auditoría externa deberá ser efectuada por una empresa de auditoría de reconocida reputación y que preste sus servicios a nivel internacional es decir que preste sus servicios en por lo menos dos (2) países diferentes a Colombia".

3. Actualizar mensualmente un cuadro de control donde se monitoreen todas las obligaciones del Concesionario y donde la Interventoría se pronuncie sobre cada una, con el fin de evidenciar el control de Interventoría frente a las obligaciones contractuales del Concesionario.

4. A pesar de que se evidenció que la Interventoría cuenta con archivos de trabajo en donde hace seguimiento al estado y actualización de las vallas del proyecto se recomienda reportar, como parte de los informes mensuales, el estado de las vallas del proyecto, así como el seguimiento a su actualización y mantenimiento, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 1219 de 2015 del Ministerio de Transporte y las que la actualizan o modifican.
5. Teniendo en cuenta el control que lleva la Interventoría sobre los cambios en la composición accionaria del Concesionario, se recomienda reportar estos cambios (cuando sucedan) en los informes mensuales y conceptuar sobre su injerencia dentro del desarrollo del contrato de concesión.
6. Complementar los reportes mensuales de interventoría sobre el estado de las pólizas y garantías del proyecto, con una conclusión informando si están vigentes, próximas a vencer o con las coberturas adecuadas, entre otros. Lo anterior, con el fin de mantener a la ANI informada mensualmente del estado de las garantías y seguros del proyecto y emitir alertas tempranas cuando se encuentren próximos a vencer.
7. Mejorar los controles de entrega de la documentación exigida en el contrato de Interventoría, toda vez que en el desarrollo de la auditoría se identificó falta de entrega del inventario vial del proyecto y de la proyección anual del tráfico. Sin embargo, estas faltas de entrega se subsanaron antes de la emisión del informe final de auditoría.
8. Con el ánimo de mejorar el diagnóstico de seguridad vial de la Interventoría y así promover la identificación de las causas de la siniestralidad y la formulación de medidas que resuelvan dichos problemas, se recomienda:
 - a. Añadir análisis de siniestralidad georreferenciados que permitan identificar los puntos críticos del proyecto, con base en datos históricos de materialización de riesgos de seguridad vial, realizando las correcciones estadísticas necesarias para asegurar la representatividad de la información. Una opción para esto es consultar algunos lineamientos aplicables de la Guía de auditorías de seguridad vial en vías urbanas de la Alcaldía de Bogotá²⁹, como por ejemplo:

“Debe incluirse además, un análisis de siniestralidad vial que incluya mapas de calor en el que se detalle la gravedad, su frecuencia y tipo de usuario afectado. Si la auditoría se dividió en sub-tramos se recomienda hacer este análisis teniendo en cuenta esa división. En complemento se debe anexar un análisis diferencial de siniestralidad en intersecciones.”
 - b. En este mismo sentido, se recomienda desagregar el análisis de siniestralidad en puntos críticos por actores involucrados, víctimas y causa probable. Así mismo,

²⁹ Disponible en <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-03-18/Gu%C3%ADa%20ASVU.pdf>. Recuperado el 10 de julio de 2019.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

analizar las causas de la siniestralidad en los puntos críticos a partir de los datos disponibles y de visitas puntuales de auditoría.

- c. Para atender las recomendaciones anteriores, usar los datos abiertos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o de los datos reportados en las secciones 7.4.10 a 7.4.13 del informe mensual de Interventoría No. 26 sobre el mes de mayo de 2019³⁰.

7.2.2 Para la Supervisión y equipo de apoyo

1. Fortalecer los controles para exigirle al Interventor el cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la entrega de documentación. Lo anterior, teniendo en cuenta que en el desarrollo de la auditoría no se evidenció que el interventor hubiera hecho entrega del inventario vial del proyecto ni de la proyección anual del tráfico; sin embargo, estos documentos hacen parte de las obligaciones del Interventor, consignadas en el anexo 4 del contrato de Interventoría, donde se estipula que *"el inventario deberá estar listo máximo a los dos (2) meses de iniciada la interventoría"*, también que *"Se deberá actualizar el inventario vial conforme a lo descrito en el punto anterior de los tramos viales que se encuentren en construcción y que entren en servicio u operación"* y que el interventor, deberá *"Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente"*.

La exigencia de la entrega de esta documentación por parte de la Supervisión a la Interventoría, hacen parte de una de las funciones de la Supervisión, consignada en el Manual de seguimiento a proyectos de interventoría y supervisión contractual, numeral 2.2.2, literal b: *"Verificar el adecuada ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión"*.

2. Involucrarse activamente en las actividades de estructuración de la APP Accesos Norte de Bogotá Fase II, como mesas de trabajo internas, con el IDU, socializaciones con la comunidad, entre otros, con el fin de estar lo más informada posible sobre el avance de este proceso y poder anticipar, prever, planear o mitigar posibles efectos negativos sobre el desarrollo del contrato de concesión que está supervisando. En especial, en lo relacionado con la manifestación escrita que se debe recibir por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá antes de finalizar el mes de octubre del presente año, a partir de la cual se da viabilidad a la unidad funcional 1 del proyecto.

Adicionalmente, en este ejercicio se recomienda que el Equipo de Supervisión aporte su experiencia en la gestión contractual de este proyecto para agregar valor a la estructuración de la APP de los corredores adyacentes, cuya operación se encuentra ampliamente relacionada.

3. Evaluar los tiempos máximos de terminación de la fase de construcción, con el fin de determinar si, en caso de ser necesario, sería posible extender el plazo de presentación de la

³⁰ Radicado ANI No. 2019-409-062043-2 del 17 de junio de 2019.

manifestación escrita de la Alcaldía Mayor de Bogotá y determinar qué impacto podría generar esta demora para el desarrollo del proyecto, tales como desplazamientos en la inversión, los cuales pueden llegar a afectar la ecuación contractual.

4. Preparar y presupuestar (en tiempo y en dinero) posibles alternativas de inversión para los recursos de capex y opex en caso de que el alcance actual de la unidad funcional 1 no se pueda llevar a cabo por no contar a tiempo con la manifestación escrita de la Alcaldía Mayor de Bogotá para ampliar la carrera séptima. Posteriormente, entablar mesas de trabajo involucrando a la Interventoría y al Concesionario para socializar las propuestas y minimizar el tiempo para llegar a un acuerdo con el Concesionario.
5. Evaluar los tiempos máximos de terminación de la fase de construcción, con el fin de determinar si, en caso de ser necesario, sería posible extender el plazo de presentación de la manifestación escrita de la Alcaldía Mayor de Bogotá y cuantificar qué impacto podría generar esta demora para el desarrollo del proyecto.
6. Utilizar (y retroalimentar en caso de ser necesario) el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte³¹, en especial en lo relacionado con el riesgo No. 2, titulado "No obtención de las licencias y permisos ambientales a tiempo, para la ejecución de las obras" (el cual se encuentra en una zona de riesgo residual alto), pues se evidenció una identificación del riesgo sin que se lograra evitar su materialización.

En general, implementar controles para monitorear periódicamente el estado de los riesgos de su proceso, en especial aquellos que se encuentran en una zona de riesgo residual alto o superior, con el fin de prevenir situaciones de materialización de riesgos como la anteriormente descrita y de contribuir a la mejora continua de los controles de mitigación de riesgos de la Entidad.

7. Solicitar a la Interventoría un diagnóstico de seguridad vial específico de la siniestralidad en los pasos a nivel irregulares en el último año, con el fin de conocer el riesgo de seguridad vial que se está asumiendo y formular acciones inmediatas y provisionales para garantizar una infraestructura segura, mientras se adopta una solución definitiva con este mismo propósito.
8. Compartir el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI (actualizado en diciembre de 2018), con el fin de compartir las políticas de la Entidad frente a los controles que se espera que aplique la Interventoría.
9. Con el fin de facilitar el acceso a la información y fomentar el control por parte de la ciudadanía, se recomienda:

³¹ Disponible en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público- privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

- a. Solicitar a la Interventoría verificar periódicamente si la composición accionaria reportada en el sitio de página web de la ANI dedicado al proyecto³² está actualizada de acuerdo con la composición accionaria reportada por el Concesionario y actualizar dicha información en caso de que sea necesario.
- b. Solicitar a la Interventoría *"Revisar que se publique en el SECOP la información sobre la ejecución de contratos, las aprobaciones, autorizaciones, requerimientos o informes del supervisor o del interventor, que prueben la ejecución del contrato, de acuerdo con el artículo 2.1.1.2.1.8. del Decreto 1081 de 2015"*, en el marco del cumplimiento de lo dispuesto en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, numeral 4.4, numeral romano iii.

7.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

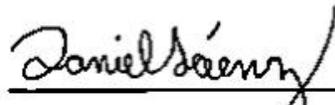
1. Especificar las obligaciones de la Interventoría en materia de auditorías de seguridad vial en el sentido de incluir, para futuros contratos de Interventoría, la obligación de analizar los datos históricos (causa probable, localización de los siniestros, actores involucrados) con el fin de identificar los puntos críticos del proyecto y sus causas, y formular acciones que conduzcan a corregir los problemas identificados.

Elaboró:



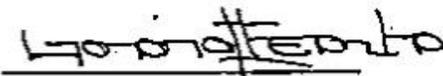
Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:



Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

³² Disponible en <https://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/autopista-pasto-rumichaca-21649>. Recuperado el 16 de julio de 2019.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público- privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá</p>	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Metodología de la auditoría.
- Anexo 3: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.
- Anexo 4: Hoja de calificaciones de la MED.
- Anexo 5: Verificación de antecedentes (entes de control).

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público- privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados del proyecto de concesión, se analizó el estado actual de la etapa de construcción, operación y mantenimiento, así como la gestión de la Supervisión e Interventoría para vigilar el cumplimiento de otras obligaciones por parte del Concesionario. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero: administrativo, técnico, jurídico, financiero, operativo, ambiental, social y predial.

Se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio ETSA-SIGA, en virtud del contrato 205 de febrero de 2017 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

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 e 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.
- Decreto 648 de 2017, por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública.

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

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de Iniclativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Anexo 2: Metodología de la auditoría

Como parte del programa de Evaluación y Control Institucional, contenido en el sistema integrado de gestión, la ANI cuenta con el procedimiento de auditoría técnica (Procedimiento EVCI-P-003). Su implementación, por parte del auditor designado por la oficina de control interno, para el contrato de concesión del proyecto Accesos Norte de Bogotá, se resume en las siguientes actividades:

Solicitud de Información: El 4 de junio de 2019, por medio de correo electrónico, 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 el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada por correo electrónico el 14 de junio de 2019.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: Se diligenció el acta de apertura de auditoría, registros de asistencia y la matriz de evaluación de desempeño.

Entrevistas: Se asistió a reunión de presentación del proyecto y aclaración de dudas en la Oficina de Control Interno el 21 de junio de 2019, se contó con la asistencia del líder del equipo de apoyo a la Supervisión.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada, y relacionada en el inventario documental el día 26 de junio de 2019.

Visita de campo: Se llevó a cabo visita al proyecto, el día 27 de junio de 2019, verificando el estado de la infraestructura del proyecto, su operación y el avance de los frentes de obra activos.

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

A continuación, se presenta la programación definitiva para la auditoría a la Interventoría del proyecto:

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura documental.	26/06/2019	08:00 a.m.
Presentación Interventoría acerca del avance actual del proyecto.	26/06/2019	08:20 a.m.
Aplicación de la MED: gestión administrativa, técnica, financiera y jurídica.	26/06/2019	08:40 a.m.
Aplicación de la MED: gestión operativa, ambiental, social y predial.	26/06/2019	01:00 p.m.
Reunión y conclusiones parciales de cierre de la revisión documental.	26/06/2019	04:30 p.m.
Recorrido al proyecto. Se hará especial énfasis en el seguimiento de Interventoría sobre las actividades de construcción llevadas a cabo por el concesionario.	27/06/2019	8:00 a.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La revisión documental de la auditoría tuvo lugar en las oficinas de la Interventoría en la ciudad de Bogotá. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la Interventoría

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido en el alcance de esta auditoría técnica.

De esta manera, se requirió al personal disponible de la Interventoría, la información del seguimiento a cada área (i.e. administrativa, técnica, financiera, jurídica, operativa, ambiental, social y predial), junto con la documentación necesaria para soportar el cumplimiento de varios de los criterios de la MED, seleccionados a criterio del auditor técnico y para confirmar las actuaciones de la Interventoría en los temas de mayor análisis:

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

- Avance general de la fase constructiva en las unidades funcionales 2 y 3 del proyecto.
- Inicio de periodos de cura y procesos sancionatorios recomendados por la Interventoría a partir de la firma del Otrósí No. 1 del contrato de concesión.
- Estado actual de seguridad vial de los pasos a nivel del corredor férreo Bogotá - Belencito.

A lo largo de la reunión desarrollada en las oficinas del interventor, se pudo corroborar la información suministrada con documentos de soporte e inspección visual del auditor en campo.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Anexo 3: 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, operativo, ambiental, social y 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.

Resultados de la medición con la MED

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
Excepcional	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría del criterio evaluado.

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 Concesionario; 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. **Técnico:** 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 proconstrucción, 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.
3. **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 o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.
4. **Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Operativo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y recaudo del contrato de concesión, incluyendo la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación, entre otros.
6. **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, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del Concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.
7. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – Concesión – Interventoría, mediante la aplicación de las fichas sociales de la licencia ambiental. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

trámite que da el Concesionario a PQRs de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.

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.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá



GOBIERNO
DE COLOMBIA

Anexo 4: Hoja de calificaciones de la MED

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Organización de la interventoría	E	C	2	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	E	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	E	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	R	BP
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C	7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	B	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	E	C
9	Exigir información al concesionario	B	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	B	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (proconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	B	C
12	Entrega de informes de interventoría	B	C	13	Identificación de daños y novedades en sectores del	B	C



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá



GOBIERNO
DE COLOMBIA

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
					proyecto por parte de la Interventoría		
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C	14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (Índice de estado/cumplimiento)	B	C
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	NA	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	NA	C
17	Entrega de documentación	NA	C	18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la Interventoría	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP	19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
19	Bases de datos y/o softwares informáticos	NA	C	20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la Interventoría	B	C
20	Proceso de liquidación	NA	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 retrorreflectividad (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

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
				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	B	C
				30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
				31	Recorrido de la interventoría.	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	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	NA	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	B	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C	5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	NA	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	B	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
7	Inventario de activos (4G)	NA	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	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	NA	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
10	Análisis financiero del recaudo	B	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
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.)	B	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o Ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	NA	C	12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, antes 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)	B	C	14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C	15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	16	Estado de multas y sanciones	NA	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	B	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	NA	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				



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
24	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
25	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C				
26	Actualización de inventario de activos	NA	C				
27	Entrega de activos	NA	C				
28	Entrega de avalúos	NA	C				
29	Contratos de arriendo y leasing	NA	C				
30	Conciliación de formatos reversión	NA	C				

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	B	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	B	C	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	B	C
3	Certificación de tráfico vehiculares en cada caseta de peaje	E	C	3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	E	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	B	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	NA	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	B	C	5	Revisión del Informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
6	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	B	C	6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	NA	C

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la Interventoría	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	NA	C
8	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	B	C	8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	E	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	B	C	9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	B	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	B	C	10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	B	C	11	Informe final de Interventoría ambiental	NA	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	B	C	12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
13	Equipos de video interventoría	B	C	13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	B	C	14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	E	C				

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

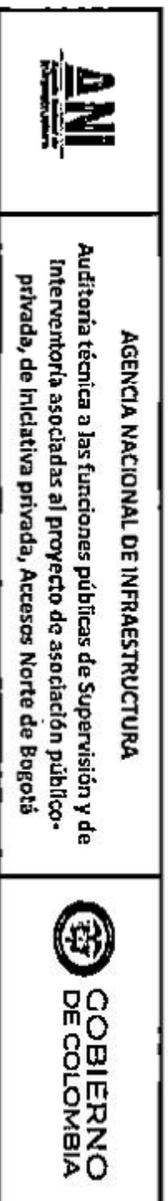
07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	B	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	B	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	B	C	3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	B	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	B	C	4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	B	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	B	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	NA	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C	8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	NA	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	B	C	9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	B	C
10	Contenido Social en el informe mensual de Interventoría	B	C	10	Seguimiento al control de Invasiones	B	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C	11	Seguimiento a los procesos de expropiación	NA	C

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C	12	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	B	C
13	Alertas de la Interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	13	Contenido Predial en el Informe mensual de Interventoría	B	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP	14	Alertas de la Interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				15	Predios saneados y libres de ocupación	NA	C



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de Inicitativa privada, Accesos Norte de Bogotá

GOBIERNO
DE COLOMBIA

Anexo 6: Verificación de antecedentes (entes de control).

#	Solicitud informada	Fecha entrada	Radicado No.	Ente de control	Dependencia del ente de control	Asunto	Radica da respuesta	Fecha respuesta	Respondido en término
1	SI	17/05/2018	20184090484982	CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES	SOLICITUD DE INFORMACIÓN "PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES DE CUARTA GENERACIÓN	20183000155351	22/05/2018	SI
2	NO	19/06/2018	20184090604252	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	CONCESIÓN IP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ - INSPECCIÓN GENERAL OBJETIVA	N/A	N/A	N/A
3	SI	19/09/2018	20184090965692	CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA	COMISIÓN AUDITORA	AG8-1-009 1/2 SOLICITUD DE INFORMACION - PARA EL TEMA DE LA GESTIÓN PREDIAL	20186020321181	26/09/2018	SI

#	Solicitud Información	Fecha entrada	Radicado No.	Ente de control	Dependencia del ente de control	Asunto	Radicada respuesta	Fecha respuesta	Respondido en término
4	SI	24/10/2018	20184091107052	CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	COMISIÓN AUDITORA	AD4G-01 AUDITORIA DE DESEMPEÑO CONCESIONES 4G	20186010369821	7/11/2018	SI
5	NO	14/11/2018	20184091183202	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	INSPECCIÓN NOCTURNA SEÑALIZACIÓN CONCESIONES VIALES	N/A	N/A	N/A
6	SI	16/11/2018	20184091195332	CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES	SOLICITUD INFORMACIÓN PROCESOS DE MECANISMOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS - MASC 2013-2018 - CONCESIONES 4G	20187010391173	23/11/2018	SI



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá



GOBIERNO
DE COLOMBIA

#	Solicitud información	Fecha entrada	Radicado No.	Ente de control	Dependencia del ente de control	Asunto	Radcada respuesta	Fecha respuesta	Respondido en término
7	SI	21/11/2018	20184091218292	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	REQUERIMIENTO CRUCES A NIVEL SISTEMA FÉRREO Y CARRETERO / CONCESIÓN ACCENORTE	20183060418521	13/12/2018	NO
8	NO	28/11/2018	20184091244222	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S SOLICITUD REPORTE DE ACCIONES REQUERIMIENTOS INSPECCIÓN NOCTURNA	N/A	N/A	N/A
9	NO	4/12/2018	20184091270732	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	SOLICITUD DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA ACTIVIDAD INTERVENTORA / PROYECTO ACCESOS AL	N/A	N/A	N/A



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de Inidativa privada, Accesos Norte de Bogotá



GOBIERNO
DE COLOMBIA

#	Solicitud Información	Fecha entrada	Radicado No.	Ente de control	Dependencia del ente de control	Asunto	Radificada respuesta	Fecha respuesta	Respondido en término
10	NO	30/01/2019	20194090091512	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DIRECCIÓN DE ATENCIÓN CIUDADANA	INSPECCIÓN NOCTURNA DE VERIFICACIÓN ACCIONES DE MEJORA Y HALLAZGOS INSPECCIÓN NOCTURNA PROGRAMA SETAT CONCESIONES VIALES	N/A	N/A	N/A

#	Solicitud información	Fecha entrada	Radicado No.	Ente de control	Dependencia del ente de control	Asunto	Radica da respuesta	Fecha respuesta	Respondido en término
11	NO	30/01/2019	20194090091682	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DIRECCIÓN DE ATENCIÓN CIUDADANA	INSPECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA CVNS9- CONCESIÓN ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S	N/A	N/A	N/A
12	SI	27/02/2019	20194090201682	DEFENSORÍA DEL PUEBLO	DEFENSORIA DEL PUEBLO	TRASLADO DERECHO DE PETICIÓN PROBLEMÁTICA VIA SECTOR LA DIANA MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ	20193060073351	8/03/2019	SI
13	SI	9/04/2019	20194090361192	CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA	COMISIÓN AUDITORA	AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G	20196010131361	30/04/2019	SI

 ANI <small>Autoridad Nacional de Infraestructura</small>	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público- privada, de Iniciativa privada, Accesos Norte de Bogotá	 GOBIERNO DE COLOMBIA
--	---	---------------------------------

#	Solicitud información	Fecha de entrada	Radicado No.	Ente de control	Dependencia del ente de control	Asunto	Radificada respuesta	Fecha respuesta	Respondido en término
14	SI	16/05/2019	20194090498072	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES	GUIA NO. YG227767043CO 85113 2019EEO056368 SOLICITUD INFORMACIÓN CONCESIONES 4G	20191010156241	21/05/2019	