



Bogotá D.C

PARA: LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ
 Vicepresidente Ejecutivo

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
 Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de APP de iniciativa pública del programa 4G, segunda ola, Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso

Apreciado doctor:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de iniciativa pública del programa 4G, Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, realizada el día 13 de septiembre de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto/Objeto de la Interventoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de APP de iniciativa pública del programa 4G, segunda ola, Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso (PEI 170)	8*	22*	9*

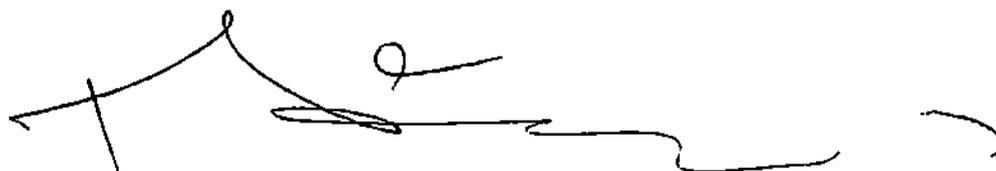
*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Juan Carlos Rengifo – Gerente de Vicepresidencia Ejecutiva
Nubia Janneth Pinto Cortes – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

Anexo: 25 folios

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno 22
Nro Borrador: 2017 102 0022 485

ANI

Agencia Nacional de
Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACION

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de APP de iniciativa pública del programa 4G, segunda ola, Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso (PEI 170)

2017



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	OBJETIVOS.....	5
2.1	Objetivo General.....	5
2.2	Objetivos Específicos.....	5
3.	ALCANCE	5
2.1.	Componentes Analizados.....	5
2.2.	Información de Contratos	6
4.	METODOLOGÍA	8
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
6.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	10
6.1	Hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR).	10
6.2	Solicitudes de organismos de control	10
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	11
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	11
7.2	Descripción del proyecto de concesión	11
7.3	Temas abordados de manera específica.....	14
7.3.1	No se ha cumplido con las condiciones precedentes a la etapa de construcción.....	15
7.3.2	Se tienen incumplimientos vigentes del concesionario que han generado tasación de multas y una posibilidad de caducidad del contrato.....	20
7.3.2.1	Multas tasadas al concesionario	20
7.3.2.2	Caducidad del contrato por no obtener la acreditación del cierre financiero	22
7.3.3	Existe una controversia entre el concesionario y la ANI que ha perjudicado la ejecución del proyecto.....	24
8.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR ..	27
8.1	Evaluación del desempeño de la interventoría.....	28
8.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	29
8.1.2	Desempeño del componente técnico.....	31
8.1.3	Desempeño del componente financiero.....	35
8.1.4	Desempeño del componente jurídico.....	36
8.1.5	Desempeño del componente de aforos y recaudo.....	37
8.1.6	Desempeño del componente ambiental.....	39
8.1.7	Desempeño del componente social.....	41



8.1.8	Desempeño del componente predial.....	43
9.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	43
9.1	No Conformidades	44
9.1.1	Para la interventoría	44
9.1.2	Para la supervisión	45
9.2	Recomendaciones.....	45
9.2.1	Para la interventoría	45
9.2.2	Para la supervisión	47
9.3	Buenas Prácticas y observaciones.....	47
9.3.1	Buenas prácticas	48
9.3.2	Observaciones.....	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados	6
Tabla 2 – Fechas del contrato de concesión	7
Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario	7
Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora	8
Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora	8
Tabla 6 – Solicitudes antes de control	10
Tabla 7 - Programa de la auditoría técnica.....	11
Tabla 8 – Datos técnicos del proyecto	12
Tabla 9 - Descripción intervenciones por unidad funcional.	13
Tabla 10 – Modificaciones al contrato de concesión No. 007 de 2015.....	13
Tabla 11 – Estado condiciones para dar inicio a la fase de construcción.	16
Tabla 12 - Resultados de calificación MED septiembre de 2017.....	27



1. INTRODUCCIÓN

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

La oficina de control interno (OCI) se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del jefe de la oficina de control interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del jefe de dicha oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

En esta oportunidad, se presentan los resultados de la auditoría, realizada por la oficina de control interno en septiembre de 2017, a la interventoría, Consorcio Infraestructura Inter 4G, y a la supervisión del proyecto carretero denominado Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, en ejecución por parte de la Concesionaria Vial Montes de María S.A.S.

2. OBJETIVOS

El objetivo general y los objetivos específicos del presente informe de auditoría se muestran enseguida:

2.1 Objetivo General

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión del proyecto de asociación público-privada, de modo carretero, de la segunda ola del programa 4G, corredor Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, a la luz del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas para fomentar la vigilancia, control efectivo y asegurar el éxito del proyecto.

2.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del mismo.
- Analizar el avance y los controles asociados al cumplimiento de los alcances para la fase de preconstrucción que atraviesa el proyecto.
- Aplicar la matriz de evaluación de desempeño (MED), generada por la oficina de control interno (OCI) de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), respecto a la interventoría del proyecto carretero Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, lo que permite evaluar las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría.

3. ALCANCE

El alcance del presente informe se enmarca en el seguimiento a las funciones públicas de la interventoría y de la supervisión en la ejecución del proyecto, principalmente a partir de febrero de 2017, puesto que el 10 de febrero venció el plazo estimado de la fase de preconstrucción acordado en el otrosí No.5 del contrato de concesión No. 007 de 2015, de quinientos cuarenta (540) días contados desde la fecha de inicio.

2.1. Componentes Analizados

El análisis desarrollado se constituye de la verificación de la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría, en virtud del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 007 de 2015, para la fase de preconstrucción que atraviesa el proyecto. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, predial, social; y de aforos y recaudo.

El 13 de septiembre de 2017 se aplicó, por primera vez, la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría del proyecto Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso. Esta evaluación se hizo empleando los lineamientos y metodologías del proyecto de “Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado” a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, cuyos resultados se muestran en los capítulos 8 y 9 del presente documento.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno (OCI) de la ANI¹:

- Guía para la elaboración de informes de auditoría técnica, código EVCI-I-006, v1. ANI, 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, código EVCI-P-003, v5. ANI, 2016.
- Manual de evaluación del desempeño de interventorías, código EVCI-M-001, v2. ANI, 2017.
- Manual de buenas prácticas para interventorías, código EVCI-M-002, v2. ANI, 2017.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño de interventorías para los modos: carretero, portuario, aeroportuario y férreo, código EVCI-M-003, v3. ANI, 2017.
- Lecciones aprendidas en gestión para interventorías, EVCI-M-004, v1. ANI, 2015.
- Manual interventoría y supervisión, código GCSP-M-002, v1. ANI, 2015.

2.2. Información de Contratos

Los datos generales del contrato de concesión se registran en la siguiente tabla:

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Estudios y los diseños definitivos, la financiación, el trámite y obtención de las licencias ambientales y demás permisos necesarios, la gestión y adquisición de los predios, la gestión social, la construcción de la variante de Carmen de Bolívar, el mejoramiento de la vía existente Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso, en 195 km, y la operación y el mantenimiento de todo el corredor vial, de acuerdo con el apéndice técnico 1 de la minuta del contrato.	007 del 3 de julio de 2015 <u>Proceso:</u> VJ-VE-IP-LP-016-2013	CONCESIONARIA VIAL MONTES DE MARÍA S.A.S
Interventoría	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, de iniciativa pública, correspondiente al corredor denominado Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso.	413 del 18 de agosto de 2015 <u>Proceso:</u> VJ-VGC-CM-010-2015	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA INTER 4G

¹ Disponibles en www.ani.gov.co, pestaña “Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión – Manuales”.



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso



Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Supervisión	Líder equipo de apoyo a la supervisión.	VGC 308 de 2016	NUBIA JANNETH PINTO CORTES

Fuente: Consulta en SECOP y ORFEO.

Las fechas de inicio previstas para cada una de las etapas del proyecto se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 2 – Fechas del contrato de concesión

HITO	FECHA DE INICIO
Suscripción del contrato de concesión	3 de julio de 2015
Suscripción acta de inicio	19 de agosto de 2015
Fase preconstrucción, etapa preoperativa	20 de agosto de 2015
Fase de construcción, etapa preoperativa	10 de febrero de 2017
Inicio etapa de operación	26 de enero de 2020
Terminación del contrato de concesión	18 de agosto de 2040

Fuente: Contrato de concesión, acta inicio contrato de concesión y otrosí No. 5 del contrato de concesión No. 007 de 2015.

El contrato de concesión No. 007 de 2015 tenía previsto que la duración de la fase de preconstrucción era de trescientos sesenta (360) días contados desde la fecha de inicio²; no obstante, este plazo se modificó, inicialmente, a cuatrocientos ochenta (480) días contados desde la fecha de inicio, a partir del otrosí No. 4 suscrito el 13 de junio de 2016, y posteriormente a quinientos cuarenta (540) días contados desde la fecha de inicio a partir del otrosí No. 5 suscrito el 12 de octubre de 2016; por lo tanto, la fase de preconstrucción debió haber terminado el 10 de febrero de 2017; sin embargo, no se ha dado cumplimiento a las condiciones precedentes de esta etapa, lo cual ha generado que se tasen multas al concesionario por un valor de más de \$11,000 millones, situación que se analiza en la sección 7.3.

En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de participación de los integrantes del concesionario:

Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario

Composición accionaria	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
CONCESIONARIA VIAL	SACYR CONCESIONES COLOMBIA SAS	99.5%
MONTES DE MARÍA S.A.S	SACYR CONCESIONES PARTICIPADAS ISL	0.5%
	TOTAL	100.00%

Fuente: Tabla 1.2 de informe mensual de interventoría No. 24. Radicado ANI 2017-409-086407-2 del 15 de agosto de 2017. Radicado ANI 2017-409-010746-2 del 1 de febrero de 2017.

Por medio de la resolución No. 822 de 2015 del 19 de mayo de 2015 se adjudicó la licitación pública No. VJ-VE-IP-LP-016-2013 en un 100% por SACYR concesiones Colombia SAS; sin embargo,

² Sección 3.8 de la parte especial de contrato de concesión No. 007 de 2015.



el 12 de diciembre de 2016, el concesionario, autorizó la emisión de acciones a la sociedad SACYR concesiones participadas ISL³.

De otra parte, los datos generales de la interventoría se muestran seguida:

Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre	Consortio Infraestructura Inter 4G
Representante Legal	Jairo Salgado Celis
Valor inicial del Contrato	\$22,418,257,440.00
Plazo	84 meses
Fecha de suscripción del contrato	18 de agosto de 2015

Fuente: Acta de inicio de contrato de Interventoría No. 413 del 18 de agosto de 2015, otrosí No. 1 al acuerdo consorcial de interventoría (Radicado ANI 2017-409-088058-2 del 17 de agosto de 2017).

El 13 de junio de 2017, la interventoría suscribió el otrosí No. 1 al acuerdo de consorcio, por medio del cual se declaró que el representante legal es Jairo Salgado Celis en vez de Yamill Montenegro Calderón, como se indicó en el acta de inicio del contrato de interventoría suscrita el 20 de agosto de 2015⁴.

Por último, se presenta la composición accionaria de la firma interventora:

Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora

COMPOSICIÓN INTERVENTORÍA	
INFRAESTRUCTURA INTEGRAL SAS	51%
TEC 4 SA SUCURSAL COLOMBIA	25%
SALGADO MELENDEZ Y ASOCIADOS INGENIEROS CONSULTORES SA	24%
TOTAL	100%

Fuente: Resolución No. 1183 del 10 de julio de 2015, por la cual se adjudicaron los módulos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-010-2015.

4. METODOLOGÍA

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión. Su implementación, por parte del auditor designado por la oficina de control interno, para el proyecto carretero denominado Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, se resume con las siguientes actividades:

Solicitud de Información: el 31 de agosto de 2017 se solicitó la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos relevantes, a la supervisión del proyecto mediante correo electrónico.

³ Radicado ANI 2017-409-010746-2 del 1 de febrero de 2017.

⁴ Radicado ANI 2017-409-088058-2 del 17 de agosto de 2017.



Revisión documental: el 4 de septiembre de 2017 se verificó el contenido de la información entregada por parte de la líder del equipo de supervisión, previa consulta documental del sistema de información institucional.

Entrevistas: el 4 de septiembre de 2017, se solicitó a la interventoría, por medio de correo electrónico, disponibilidad y atención a la auditoría programada para el día 13 de septiembre de 2017, en la ciudad de Bogotá, la cual se llevó a cabo según lo descrito en la sección 7.1. Durante la auditoría se expuso su objeto y cronograma, así como su idoneidad para efectos de las labores de seguimiento y control de la Entidad.

Por otra parte, el 11 de septiembre de 2017 se llevó a cabo una entrevista con el equipo de apoyo a la supervisión del proyecto.

Visitas de campo: no se consideró realizar recorrido al sitio del proyecto debido a la fase en que este se encuentra.

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

Validación documental y/o de evidencias: se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron no conformidades y/o recomendaciones y observaciones, que se presentan en el capítulo 9.

5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario:

1. Constitución Política de Colombia Artículo 210.⁵
2. Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
3. Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
4. 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.
5. 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.
6. Contrato de concesión del proyecto carretero Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso (No. 007 de 2015) apéndices, otrosíes y demás documentos pertinentes.

⁵ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.



7. Contrato de interventoría a auditar (413 de 2015), anexos y demás documentos pertinentes.
8. Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
9. Últimos dos informes mensuales de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

6. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el ejercicio de verificación de antecedentes del proyecto de APP se consultó la existencia de hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR) y solicitudes por parte de organismos de control, lo cual se detalla enseguida:

6.1 Hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR).

No se evidenciaron hallazgos vigentes señalados por la CGR.

6.2 Solicitudes de organismos de control

Se consultó el sistema de gestión documental de la ANI (ORFEO) para conocer la existencia de solicitudes, peticiones o actuaciones por parte de otros órganos de control interno, hechas a partir de febrero de 2017, con el fin de revisar la presencia de solicitudes como consecuencia de no iniciar la etapa de construcción dentro del plazo establecido por el otrosí No. 5 al contrato de concesión 007 de 2015. Las solicitudes encontradas se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 6 – Solicitudes antes de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
SuperIntendencia de Puertos y Transporte	Radicado ANI No. 2017-409-042254-2 del 24 de abril de 2017. Invitación a realización de recorrido a la vía concesionada. Informado.	
	Radicado ANI No. 2017-409-055592-2 del 25 de mayo de 2017. Observaciones visita de inspección. Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 2017-500-017984-1 del 12 de junio de 2017.	Se dio alcance a los oficios.
	Radicado ANI 2017-409-055602-2 del 25 de mayo de 2017. Observaciones visita de inspección. Informado.	
	Radicado ANI 2017-409-063197-2 del 14 de junio de 2017. Convocatoria mesa de trabajo. Informado.	

Fuente: Sistema documental institucional (Orfeo).



7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

En este capítulo se presentan los aspectos generales del desarrollo de la auditoría a la gestión de la interventoría y de la supervisión al proyecto carretero Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso. También se presentan las generalidades del proyecto concesionado y se hace un análisis de los temas específicos tratados durante la auditoría.

7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Mediante correo electrónico, del 4 de septiembre de 2017, y carta con radicado ANI No. 2017-102-028679-1 del 5 de septiembre de 2017, se informó a la interventoría sobre las labores requeridas para el desarrollo de la auditoría, cuya programación se resume enseguida:

Tabla 7 - Programa de la auditoría técnica

Programa de la Auditoría	Día	Hora
Conferencia jefe oficina de control interno	13/09/2017	7:00 a.m.
Reunión de apertura y exposición de temas específicos a abordar	13/09/2017	10:30 a.m.
Aplicación de la MED: gestión de aforos y recaudo	13/09/2017	11:30 a.m.
Aplicación de la MED: gestión financiera, predial y social	13/09/2017	2:00 p.m.
Aplicación de la MED: gestión administrativa, técnica y jurídica	13/09/2017	5:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	13/09/2017	7:30 p. m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría en Bogotá. El componente jurídico fue expuesto por el director de interventoría debido a que no se contaba con la presencia de la subdirectora encargada. La interventoría entregó los soportes de este componente en medio magnético, e hizo una descripción de los mismos, los cuales fueron evaluados en las instalaciones de la ANI el 14 de septiembre de 2017. A la subdirectora jurídica, se le solicitó información complementaria por correo electrónico y vía telefónica para solucionar inquietudes al respecto.

Adicionalmente, como se muestra en la anterior tabla, el 13 de septiembre de 2017, el jefe de la oficina de control interno dio una conferencia, en las oficinas de la interventoría en Bogotá, sobre el proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado".

A continuación, se hace una breve descripción del proyecto y se presentan los temas abordados de manera específica en la auditoría.

7.2 Descripción del proyecto de concesión

El proyecto carretero Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso hace parte de la segunda ola del programa de cuarta generación de concesiones (4G) a cargo de la ANI. Tiene una longitud, origen-destino, de aproximadamente 195 km y se desarrolla en los departamentos de Sucre, Bolívar y Atlántico.



Cuenta con dos (2) tramos globales, entre Puerta de Hierro y Palmar de Varela, con una longitud de 170 km; y entre Carreto y Cruz del Viso, con una longitud de 25 km. El alcance del proyecto contempla intervenciones de mejoramiento, operación y mantenimiento; y de construcción de una variante, de aproximadamente 6.4 km en calzada sencilla, para el municipio de Carmen de Bolívar.

Los dos (2) tramos del proyecto hacían parte vías a cargo de la Nación, específicamente del Instituto Nacional de Vías (INVIAS). En el tramo Puerta de Hierro – Palmar de Varela, específicamente entre el PR0+000 al PR27+870 de la ruta Nacional 2516 se han adelantado intervenciones de control de inundación, protección de terraplén y rehabilitación del pavimento, por parte del Fondo de Adaptación, las cuales, deben ser operadas y mantenidas por la Concesionaria Vial Montes de María SAS.

Con el proyecto se mejorarán las condiciones de la infraestructura vial en la región Caribe colombiana, así como la conexión de esta región con el país ya que se habrá un empalme con los proyectos concesionados, también a cargo de la ANI, Córdoba-Sucre, Ruta Caribe y el tramo 3 de la Ruta del Sol. Las intervenciones detalladas se muestran enseguida:

Tabla 8 – Datos técnicos del proyecto

INTERVENCIÓN	CANTIDAD
Construcción calzada sencilla	6.37 km
Mejoramiento	196.19 km
Intersecciones a nivel	4 (UN)
Intersecciones a desnivel	1 (UN)
Peajes	2 (UN)

Fuente: Ficha técnica allegada por la supervisión del proyecto en septiembre de 2017 y fichas técnicas de proyectos de APP allegadas por la vicepresidencia de planeación, riesgo y entorno en julio de 2017.

Como se muestra en la anterior tabla el proyecto cuenta tres (3) unidades funcionales, cuyos sectores, longitud e intervenciones detalladas se muestran enseguida:

Tabla 9 - Descripción intervenciones por unidad funcional.

UF	Sector	Longitud (km)	Intervención	Observaciones
1	Puerta de Hierro - Carmen De Bolívar	41.09	Mejoramiento, operación y mantenimiento	Incluye Paso Urbano por Carmen de Bolívar. Se construirá intersección a nivel en la confluencia entre las rutas 2515 y 7802 en Puerta del Hierro.
	Variante Carmen de Bolívar	6.37	Construcción, operación y mantenimiento de nueva calzada sencilla	Se construirá una variante en Carmen de Bolívar, dos (2) intersecciones a nivel, al inicio y a la salida de la variante y una intersección a desnivel en el cruce entre la variante de Carmen de Bolívar con la ruta 8001 (Proyecto Ruta del Sol, sector 3).
2	Carmen de Bolívar – Carreto	41.94	Mejoramiento, operación y mantenimiento	Se construirá una intersección a nivel en Carreto en el punto de confluencia entre la ruta 2515 y la 25 BL 02.
3	Carreto – Cruz del Viso	25.08	Mejoramiento, operación y mantenimiento	No se contempla la construcción de intersecciones ni variantes a centros poblados.
	Carreto – Calamar – Palmar de Varela	88.08	Mejoramiento, operación y mantenimiento	

Fuente: Ficha técnica allegada por la supervisión del proyecto en septiembre de 2017, apéndice técnico 1 del contrato de concesión bajo el esquema de APP No 07 de 2015.

A la fecha, el contrato de concesión ha tenido las cinco (5) modificaciones contractuales que describen en la siguiente tabla:

Tabla 10 – Modificaciones al contrato de concesión No. 007 de 2015.

Modificación	Fecha de suscripción	Alcance
Otrosí No. 1	18 de agosto de 2015.	Modificar el literal (f) de la sección 15.1 de la parte general del contrato, referente a la toma de decisiones por parte de los amigables componedores y se amplían los términos para la designación y conformación del panel correspondiente.
Otrosí No. 2	19 de noviembre de 2015.	Conceder ampliación de plazo para suscribir convenio con la policía de carreteras por falta de definición en los acuerdos.
Otrosí No. 3	6 de enero de 2016.	Modificar la tabla No. 7 de la sección 3.3.9.2 del apéndice técnico 2: equipo mínimo a ser dispuesto a disposición de la policía de carreteras.
Otrosí No. 4	13 de junio de 2016.	Modificar el plazo de la etapa de preconstrucción a 480 días y el plazo de acreditación del cierre financiero a 420 días.
Otrosí No. 5	12 de octubre de 2016.	Modificar el plazo de la etapa de preconstrucción a 540 días y modificar el plazo para acreditar el cierre financiero a 510 días.

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 24 y SECOP.

Actualmente, el proyecto se encuentra en etapa de preconstrucción; no obstante, el plazo para culminar con esta fase terminó en febrero de 2017, según la cláusula primera del otrosí No. 5; por tanto, la ejecución de esta etapa ha requerido más de (2) años.

Como se detallará en la sección 7.3.1, a la fecha no se cuenta con el cumplimiento a condiciones para el inicio de la fase de construcción, descritas en el numeral 4.1 del contrato de APP No. 007 de 2015, tales como: acreditación de cierre financiero, no objeción del diseño geométrico del corredor, no objeción a los estudios de detalle de la unidad funcional de inicio, plan de obras, inventario de redes y plan de manejo de redes. Esta situación ha hecho que se tasen multas al concesionario, que según la resolución No 0266 del 28 de febrero de 2017⁶ alcanzan un valor de \$11,458,039,188, y que se contemple la caducidad del contrato por incumplimiento en la acreditación del cierre financiero⁷.

Adicionalmente, en el transcurso del proyecto, el concesionario identificó condiciones geotécnicas que, en su criterio, sobrepasan el alcance de las condiciones a su cargo y dan lugar a un evento eximente de responsabilidad (EER). Posición que no comparte ni la interventoría ni la ANI; por ende, en el proyecto se han utilizado mecanismos alternativos a la solución de conflictos (MASC): amigable composición y, se tiene en curso, una demanda arbitral. En mayo de 2017, el panel de amigable composición concluyó que no se configuraba el EER solicitado por el concesionario; razón por la cual, este último presentó ante el centro de conciliación y arbitraje solicitud de convocatoria a tribunal de arbitramento con el fin que se declare nula la decisión del panel de amigable composición. A la fecha no se tiene un fallo sobre la controversia.

La descripción y posición de la oficina de control interno (OCI), ante las problemáticas mencionadas, se presentan en la siguiente sección.

7.3 Temas abordados de manera específica

Durante la auditoría se trataron, de manera específica, los siguientes temas:

- No se ha cumplido con las condiciones precedentes a la etapa de construcción.
- Se tienen incumplimientos vigentes del concesionario que han generado tasación de multas y una posibilidad de caducidad del contrato.
- Existe una controversia entre el concesionario y la ANI que ha perjudicado la ejecución del proyecto.

⁶ Por medio de la cual se declara el incumplimiento de obligaciones asumidas por la Sociedad Concesionaria Vial Montes de María S.A.S, dentro del contrato de concesión No. 007 de 2015, se impone multa y se declara la ocurrencia de siniestro.

⁷ Radicado ANI No. 2017-500-008149-3 del 6 de agosto de 2017.



7.3.1 No se ha cumplido con las condiciones precedentes a la etapa de construcción

A partir del otrosí No. 5 del contrato de concesión No. 007 de 2015, suscrito del 12 de octubre de 2016, se modificó el plazo de la etapa de preconstrucción a quinientos cuarenta (540) días y el plazo para acreditar el cierre financiero a quinientos diez (510) días. Plazos que previamente se modificaron con el otrosí No. 4, suscrito el 13 de junio de 2016, como se muestra en la Tabla 4.

Inicialmente, la parte especial del contrato establecía que la duración estimada de la fase de preconstrucción era de trescientos sesenta (360) días y de trescientos (300) días para acreditar el cierre financiero. Días contados desde la fecha de inicio.

En los otrosíes No. 4 y No. 5, el incremento del plazo de la etapa de preconstrucción se dio para el cumplimiento de los requisitos previos, para la suscripción del acta de inicio de la fase de construcción, cuyos plazos no habían vencido el momento de la suscripción de estas modificaciones contractuales, estas eran: entrega de la documentación para acreditar el cierre financiero, obtención de licencias y permisos ambientales de la unidad funcional donde iniciaría la construcción; y disponibilidad de al menos el 40% de la longitud efectiva de esta unidad funcional. Sobre los requisitos que no se cumplieron dentro del plazo contractual se han declarado incumplimientos y se han tasado las multas correspondientes, lo que se detallará en la sección 7.3.2.

Como se indicará en la sección 7.3.3, en mayo de 2016 se dio inicio al mecanismo de amigable componedor debido a que el concesionario invocó la configuración de un evento eximente de responsabilidad debido a que en el corredor se encontró materia orgánica, arcillas expansivas sin el debido tratamiento y condiciones inadecuadas de drenaje de capas granulares que, según él, hacían inejecutable el alcance del proyecto.

A 12 de octubre de 2016, fecha en la que se suscribió el otrosí No. 5, no se había proferido la decisión del amigable componedor; por consiguiente, según la consideración No. 10 de esta modificación, la ANI prorrogó el plazo previsto para que el concesionario presentara los documentos que acrediten el cierre financiero por un término de noventa (90) días, y en consecuencia prorrogó el plazo previsto para la fase de preconstrucción.

De otra parte, la cláusula 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 007 de 2015 indica diez (10) obligaciones que debe cumplir el concesionario para dar inicio a la fase de construcción, de las cuales se presenta un balance para el proyecto Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto-Cruz del Viso en la siguiente tabla:



Tabla 11 – Estado condiciones para dar inicio a la fase de construcción.

No.	OBLIGACIÓN	PLAZO	¿CUMPLIDO?	RADICADO ENTREGA	RADICADO NO OBJECCIÓN
4.4.a	Estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales	16 de marzo de 2016 (210 días después de la orden de inicio)	No	SCVMM-S-BOG-01532 de 23 de junio de 2017. 2017-409-068505-2 de 29 de junio de 2017	En revisión y ajustes.
4.4.b	Estudios de detalle de unidad funcional de inicio	16 de marzo de 2016 (210 días después de la orden de inicio)	No	SCVMM-S-BOG-01532 de 23 de junio de 2017. 2017-409-068505-2 de 29 de junio de 2017	En revisión y ajustes.
4.4.c	Suscripción del contrato de construcción	15 de abril de 2016 (240 días después de la orden de inicio)	SI	2017-409-056156-2 de 26 de mayo de 2017	2017-409-059493-2 de 06 de junio de 2017
4.4.d	Acreditación de cierre financiero	10 de enero de 2017 (510 días después de orden de inicio - (otros 5)	No		
4.4.e	Plan de adquisición predial	16 de marzo de 2016 (210 días después de la orden de inicio)	SI	2016-409-021832-2 de 16 de marzo de 2016. 2017-409-077857-2 de 25 de julio de 2017	2017-409-084139-2 - CI4G - ANI- 660- 2017 de 9 de agosto de 2017
4.4.f	Disponibilidad de 40% de la longitud efectiva de los predios necesarios para la ejecución de las intervenciones de la UF de inicio	Disponibilidad en el momento de orden de inicio de construcción de unidad funcional	No		En trámite de verificación por parte de interventoría.
4.4.f	Licencia ambiental UF de inicio	Orden de inicio de construcción	NA		



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso



No.	OBLIGACIÓN	PLAZO	¿CUMPLIDO?	RADICADO ENTREGA	RADICADO NO OBJECCIÓN
4.4.g	Acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior (Consultas previas)	Orden de inicio de construcción	NA		
	Plan de compensaciones socioeconómicas	30 días calendario después de no objetado el plan de adquisición predial.	No	SCVMM-S-BOG-01777 de 7 de septiembre de 2017.	En revisión.
	Inventario y plan de traslado de redes existentes en el proyecto	16 de marzo de 2016 (210 días después de la orden de inicio)	No	SCVMM-S-BOG-01532 de 23 de junio de 2017, 2017-409-068505-2 de 29 de junio de 2017	En revisión y ajustes.
	Plan de obras	16 de marzo de 2016 (210 días después de la orden de inicio)	No	SCVMM-S-BOG-01532 de 23 de junio de 2017, 2017-409-068505-2 de 29 de junio de 2017	En revisión y ajustes.
4.4.h					
		10 primeros días de septiembre y de marzo de cada año		2017-409-032725-2 de 29 de marzo de 2017 2017-409-031746-2 de 27 de marzo de 2017	
	Estados financieros auditados y no auditados del concesionario y del patrimonio autónomo		Si	2017-409-009391-2 de 30 de enero de 2017	NA
		NA		2017-409-038428-2 de 11 de abril de 2017	



No.	OBLIGACIÓN	PLAZO	¿CUMPLIDO?	RADICADO ENTREGA	RADICADO NO OBJECCIÓN
				2017-409-074736-2 de 14 de julio de 2017	
4.4 i	Obtener y mantener en vigor las garantías	Durante todo el proyecto	Si	Trazabilidad indicada en capítulo 1.4.5 de radicado ANI No. 2017-409-086407-2 del 15 de agosto de 2017.	2015-101-009612-3 del 18 de agosto de 2015. SCVMM-S-BOG-01174 de 17 de febrero de 2017 (actualización por otrosí No. 5). Incumplimiento vigente por fondeo a subcuenta interventoría y supervisión (2017-500-012680-3 del 15 de septiembre de 2017)
4.4 j	Fondear las subcuentas del patrimonio autónomo	Variable de acuerdo con la sección 4.5 de la parte especial del contrato	Parcialmente	Trazabilidad indicada en capítulo 7.2.2 de radicado ANI No. 2017-409-086407-2 del 15 de agosto de 2017.	

Fuente: Contrato de concesión No. 007 de 2015, información allegada por la supervisión del proyecto en septiembre de 2017, información suministrada por la interventoría en la auditoría e informe mensual de interventoría No. 24

Como se evidencia en la tabla anterior, a la fecha no se ha dado cumplimiento a todas las obligaciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción, a pesar de que el plazo de la fase de preconstrucción venció en febrero de 2017, a partir de lo dispuesto en el otrosí No. 5 del contrato de concesión.

El concesionario ha justificado sus incumplimientos en la situación que según él configura un evento eximente de responsabilidad en el proyecto; no obstante, el 4 de mayo de 2017 el panel de amigable composición decidió que no se configuraba un evento eximente de responsabilidad; por lo tanto, el 15 de mayo de 2017, el concesionario presentó ante el centro de conciliación y arbitraje solicitud de convocatoria a tribunal de arbitramento con el fin de declarar nula la decisión adoptada por el panel. A la fecha no hay fallo sobre el tema, el cual se detallará en la sección 7.3.3.

No obstante lo anterior, con relación a los estudios de diseño geométrico, de detalle para la unidad funcional de inicio, inventario y plan de traslado de redes; y plan de obras, se evidenció que se dio entrega el 23 de junio de 2017; sin embargo, estas obligaciones no reportan cumplimiento debido a que no han recibido la no objeción. A la fecha se vienen adelantando actividades para lograr la aprobación, tales como mesas de trabajo y solicitudes adicionales por parte de la interventoría.



Sobre el contrato de construcción, el concesionario tuvo un incumplimiento debido a que evidenció la suscripción correspondiente hasta el 26 de mayo de 2017, a pesar de que esta obligación se debía cumplir en abril de 2016, doscientos cuarenta (240) días contados a partir de la fecha de inicio; en este orden de ideas, se generó la multa correspondiente, como se muestra en la siguiente sección.

La oficina de control interno considera que la acreditación del cierre financiero es la condición precedente a la fase de construcción más crítica que se ha incumplido, lo cual ha generado la tasación de multas y que se considere la caducidad del contrato, lo que se analizará en la sección 7.3.2. Durante la auditoría se evidenció que a la fecha no se cuenta con los documentos y requisitos adicionales requeridos para ello, definidos en el numeral 3.8 de la parte general del contrato de concesión.

La disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios necesarios para la ejecución de las intervenciones de la unidad funcional de inicio está condicionada a los diseños definitivos de esta unidad funcional al igual que al plan de adquisición predial. Como se mencionó, los estudios y diseños se encuentran en revisión y ajustes y el plan de adquisición predial, aunque fue entregado dentro del plazo contractual, obtuvo una no objeción condicionada a los estudios de detalle en agosto de 2017. De otra parte, la no objeción al plan de adquisición predial condiciona el plan de compensaciones económicas, el cual se encuentra actualmente en revisión por parte de la interventoría.

El proyecto únicamente requiere licencia ambiental para la variante Carmen de Bolívar, proyectada en la unidad funcional 1, la cual fue aprobada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) según la resolución No 0047 de 10 de febrero de 2017; no obstante, se vienen actualizando los permisos que requieren las demás unidades funcionales ya que el concesionario los tramitó con un alcance diferente al que solicita el contrato de concesión. Como se indicó en la tabla anterior, estos permisos no están condicionados a consultas previas ya que en el proyecto no hay presencia de comunidades que lo requieran.

Los estados financieros, así como las garantías del proyecto, no han presentado mayores inconvenientes para el proyecto. En cuanto a temas de disposición de recursos, adicional, a la acreditación del cierre financiero se tiene un incumplimiento vigente, asociado al fondeo de la subcuenta de interventoría y supervisión de manera proporcional al plazo adicional de la fase de preconstrucción que se formalizó mediante otrosíes No. 4 y 5⁸, objeto de tasación de multa que se analizará en la sección 7.3.2.1.

Se concluye que la fase de preconstrucción ha demandado más del doble del tiempo inicialmente contemplado en el contrato de concesión, lo que, como se ha dispuesto en la consideración No. 15 del otrosí No. 5, desplaza la fase de construcción y da lugar a efectos en el valor presente del ingreso por peajes (VPIP) medido en cualquier momento del tiempo luego de la fecha inicial prevista para la terminación de las obras, generando efectos financieros que deben ser

⁸ Radicado ANI No. 2017-500-012680-3 del 15 de septiembre de 2017.



compensados por el concesionario, los cuales deben ser evaluados y valorados por el concesionario, la interventoría y la ANI.

Lo anterior se complementa con lo dispuesto en la cláusula cuarta del otrosí No. 5 al contrato de concesión, asociada a la evaluación de los efectos financieros que se podrán generar por la modificación de los plazos contractuales.

Por otra parte, preocupa a la oficina de control interno la situación de las condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción ya que hay obligaciones que definen el cumplimiento de otras. Por ejemplo, los diseños definitivos de la unidad funcional de inicio condicionan la disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios allí requeridos, asimismo, según lo indicado por la supervisión y la interventoría en la auditoría, condicionan la acreditación del cierre financiero ya que, al parecer, su no objeción es un requerimiento de los prestamistas.

Con el fin de cumplir con el programa 4G y entregar a la región Caribe la infraestructura de transporte que esta necesita, se recomienda a las partes continuar con el trabajo para lograr dar inicio a la fase de construcción, lo cual no es un impedimento para que la interventoría proponga y la supervisión materialice los procedimientos sancionatorios que se requieran ante incumplimientos del concesionario.

7.3.2 Se tienen incumplimientos vigentes del concesionario que han generado tasación de multas y una posibilidad de caducidad del contrato

En la presente sección se lleva a cabo un análisis de los incumplimientos vigentes del concesionario que han generado tasación de multas y que se contemple la posibilidad de caducidad del contrato de concesión No. 007 de 2015, por no obtener la acreditación del cierre financiero.

7.3.2.1 Multas tasadas al concesionario

Se han declarado cinco (5) incumplimientos y la imposición de cinco (5) multas, que en conjunto alcanzan un valor de \$11,458,039,188, según lo dispuesto en la resolución No 0266 del 28 de febrero de 2017⁹, debido a que el concesionario no cumplió con las siguientes condiciones precedentes a la fase de construcción: 1) entrega de los estudios de trazado y diseño geométrico, 2) entrega de estudios de detalle correspondientes a las unidades funcionales cuya ejecución debía comenzar al inicio de la fase de construcción, 3) presentación del plan para el traslado de redes, 4) celebración del contrato de construcción y 5) entrega de plan de obras.

El acto administrativo mencionado no se encuentra en firme debido a que, en audiencia del 14 de marzo de 2017, el concesionario interpuso recurso de reposición contra la decisión adoptada. Con

⁹ Por medio de la cual se declara el incumplimiento de obligaciones asumidas por la Sociedad Concesionaria Vial Montes de María S.A.S, dentro del contrato de concesión No. 007 de 2015, se impone multa y se declara la ocurrencia de siniestro.



base en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011¹⁰, por la cual se expide el código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo, la ANI tiene plazo de un (1) año contado a partir de su debida interposición, para decidir sobre el tema, de lo contrario el recurso de reposición fallará a favor del concesionario; por consiguiente, por el momento las multas no son ejecutables y se tiene plazo de dar respuesta hasta marzo de 2018.

Durante la auditoría se evidenció gestión por parte del concesionario, de la interventoría y de la ANI para que el proyecto se ejecute, lo cual podría ser una razón que justifique porque, a la fecha, la Entidad no ha decidido sobre el recurso de reposición mencionado. Se evidenció que se adelantan comités semanales por especialistas, donde participan las tres (3) partes, y mesas de trabajo para adelantar revisiones y resolver dudas u observaciones en relación con las obligaciones contractuales.

Sin perjuicio de lo anterior, la oficina de control interno considera que la posición que ha tomado la ANI, al no decidir sobre el recurso de reposición, ha incidido en que se adjudiquen contratos de APP al contratista Sacyr Concesiones Colombia SAS, quien, a partir de lo sucedido en la ejecución del contrato No. 007 de 2015, debería ser inhabilitado por incumplimiento reiterado, según lo dispuesto en el artículo 90 del estatuto anticorrupción¹¹, citado a continuación:

"ARTÍCULO 90. INHABILIDAD POR INCUMPLIMIENTO REITERADO. Quedará inhabilitado el contratista que incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Haber sido objeto de imposición de cinco (5) o más multas durante la ejecución de uno a varios contratos, durante una misma vigencia fiscal con una o varias entidades estatales.
- b) Haber sido objeto de declaraciones de incumplimiento contractual en por lo menos dos (2) contratos durante una misma vigencia fiscal, con una o varias entidades estatales.
- c) Haber sido objeto de imposición de dos (2) multas y un (1) incumplimiento durante una misma vigencia, con una o varias entidades estatales.

La inhabilidad se extenderá por un término de tres (3) años, contados a partir de la inscripción de la última multa o incumplimiento en el Registro Único de Proponentes, de acuerdo con la información remitida por las entidades públicas. La inhabilidad pertinente se hará explícita en el texto del respectivo certificado (...)". (Subrayado fuera de texto).

A manera de ejemplo, el 19 de abril de 2017 se publicó la resolución No. 480 del 19 de abril de 2017, por la cual se adjudicó la licitación pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2016, asociada al contrato de concesión bajo el esquema de APP de modo carretero Cúcuta-Pamplona, el cual hace parte de la terca ola del programa 4G, a Sacyr Concesiones Colombia SAS.

En este orden de ideas, la oficina de control interno considera que no hay justificación para que la administración no haya ratificado la decisión de la resolución No 0266 del 28 de febrero de 2017, relacionada con multas tasadas al concesionario por incumplimientos a las condiciones precedentes a la fase de construcción. Si bien el término para tomar la decisión ante el recurso de

¹⁰ Caducidad de la facultad sancionatoria.

¹¹ Ley No. 1474 del 12 de julio de 2011.



reposición no se ha violado, se debe entender que el plazo establecido es un máximo, pudiendo la administración resolver con anterioridad. Lo anterior con el fin de evitar que el concesionario, que podría estar violando eventualmente el contrato, y más aún con temas tan graves, como el incumplimiento a la acreditación del cierre financiero (Ver sección 7.3.2.2), participe en procesos de selección contractual con el país, que a la larga podría generar una cadena de incumplimientos en diferentes contratos con el Estado.

Por otra parte, durante la auditoría se evidenció que, aunque no se han llevado a cabo las audiencias de instalación de procesos sancionatorios, se han tasado multas por no obtener la acreditación del cierre financiero¹², incumplimiento en el fondeo de la subcuenta de interventoría y supervisión de manera proporcional al plazo adicional de la fase de preconstrucción que se formalizó mediante otrosíes No. 4 y 5¹³ (Ver Tabla 10); y debido al incumplimiento en el fondeo del segundo aporte a la subcuenta de redes¹⁴. Sobre el incumplimiento del cierre financiero se ha puesto en consideración de la ANI el inicio del proceso de caducidad del contrato, lo que se detallará en la sección 7.3.2.2. En lo referente al incumplimiento en los fondeos, se evidenció que se mantiene vigente el asociado a la subcuenta de interventoría y supervisión; y que ha cesado el relacionado con la subcuenta de redes ya que la obligación monetaria fue fondeada en su totalidad el 12 de septiembre de 2017; no obstante, no se ha definido el perjuicio causado y la correspondiente suma que debe ser asumida por el concesionario debido al desplazamiento de esta obligación, sobre lo cual la oficina de control interno recomienda diligencia.

Ante la reiterada tasación de multas se debe hacer seguimiento al límite máximo total del valor de las multas que pueden ser impuestas al concesionario debido a que llegar al límite implicaría la caducidad del contrato de concesión No. 007 de 2015. El tope, que según el capítulo II de la parte especial del contrato, es de 1.8% del valor del contrato, es decir \$22,334,903¹⁵; sin embargo, en caso de que la ANI ejecute las multas tasadas en la resolución No 0266 del 28 de febrero de 2017, estas representarían el 0.92% del valor del contrato. Lo anterior daría lugar a que únicamente se cuente con un tope de 0.88% del valor del contrato para multas.

7.3.2.2 Caducidad del contrato por no obtener la acreditación del cierre financiero

Como se ha mencionado, inicialmente se contempló que el cierre financiero se debía acreditar a los trescientos (300) días posteriores a la fecha de inicio del contrato de concesión No. 007 de 2015; no obstante, este plazo tuvo las modificaciones descritas en los otrosíes No. 4 y No.5 (Ver Tabla 10), dando lugar a que el plazo máximo fuera el 10 de enero de 2017, el cual expiró sin evidenciar cumplimiento por parte del concesionario.

¹² De \$1,136,084,180 a 31 de enero de 2017. Radicado ANI No. 2017-409-011094-2 del 2 de febrero de 2017.

¹³ De \$4,522,963,420 a 31 de agosto de 2017. Radicado ANI No. 2017-500-012680-3 del 15 de septiembre de 2017.

¹⁴ El aporte era de \$21,802,016,861 en pesos del mes de referencia del contrato. Multa tasada en \$2,744,307,240 según radicado ANI No. 2017-409-090929-2 del 25 de agosto de 2017.

¹⁵ Valor a pesos del 31 de diciembre de 2013.



Por lo anterior, el 23 de enero de 2017 la ANI, con el acompañamiento y asesoramiento de la interventoría, otorgó al concesionario el plazo de cura correspondiente,¹⁶ el que se cumplió el 30 de enero de 2017, sin que el concesionario entregara los documentos que permitieran subsanar este incumplimiento. El 2 de febrero de 2017, la interventoría solicitó el inicio del proceso de multa por la no acreditación del cierre financiero, estimado en \$1,136,084,180 del 31 de enero de 2017¹⁷; no obstante, el incumplimiento ha persistido y dio lugar a que, en junio de 2017, la vicepresidencia ejecutiva haya hecho la solicitud formal, al área de defensa judicial, de inicio de procedimiento administrativo para declaratoria de caducidad del contrato de concesión, solicitud que cuenta con tres fundamentos: (I) incumplimiento de las obligaciones del concesionario, (II) afectación grave y directa de la ejecución del contrato y (III) paralización del contrato¹⁸.

Por su parte, en agosto de 2017 el área de defensa judicial solicitó a la vicepresidencia ejecutiva que se informara si continuaba vigente la necesidad de dar inicio a la audiencia por el presunto incumplimiento de la obligación de acreditar el cierre financiero, para posiblemente declarar la caducidad del contrato de concesión, junto con el informe actualizado por la interventoría¹⁹, quien ratificó los hechos en septiembre de 2017²⁰.

La oficina de control interno considera que se debe continuar con las medidas establecidas en el contrato de concesión ante los incumplimientos del concesionario, tales como la caducidad del contrato ante el incumplimiento persistente para acreditar el cierre financiero, siendo este último un insumo vital para que un proyecto de APP cuente con los recursos de crédito²¹, adicionales a los recursos propios del concesionario, para que se materialicen las intervenciones objeto del contrato de concesión y que estas cumplan con los indicadores y niveles de servicio exigidos en él. La situación descrita evidencia que a la fecha el concesionario no cuenta con los recursos suficientes para ejecutar el proyecto, lo que se representa una parálisis del contrato.

Sancionar al concesionario del proyecto Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz evitaría que se sigan adjudicando contratos con el Estado a contratistas que evidencian incumplimientos. En este caso, la caducidad del contrato inhabilitaría a Sacyr Concesiones Colombia SAS a celebrar contratos con entidades estatales por cinco (5) años contados a partir de la fecha ejecutoria del acto que declaró la caducidad, según lo dispuesto en el artículo 80 del estatuto anticorrupción, Ley 1474 de 2011.

La administración pública no puede permitir que los proyectos que revolucionan la infraestructura en Colombia estén a cargo de contratistas que impidan la ejecución de los mismos. Como se mencionó anteriormente, en abril de 2017 se publicó la resolución No. 480, por la cual se adjudicó

¹⁶ Radicado ANI No. 2017-409-006745-2 del 23 de enero de 2017.

¹⁷ Radicado ANI No. 2017-409-011094-2 del 2 de febrero de 2017.

¹⁸ La solicitud de caducidad se detalla en el memorando con radicado ANI No. 2017-500-008149-3 del 6 de agosto de 2017.

¹⁹ Radicado ANI No. 2017-701-010951-3 del 8 de agosto de 2017.

²⁰ Radicado ANI No. 2017-409-095422-2 del 6 de septiembre de 2017.

²¹ Recursos de patrimonio: \$121,643,659,725 de diciembre de 2013. Recursos de deuda: \$190,723,000,000 de diciembre de 2013.



la licitación pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2016, asociada al contrato de concesión bajo el esquema de APP de modo carretero Cúcuta-Pamplona, el cual hace parte de la terca ola del programa 4G, a Sacyr Concesiones Colombia SAS, contratista que tiene participación en otros dos (2) proyectos de modo carretero a cargo de la ANI: Pasto-Rumichaca y Autopista al Mar 1.

7.3.3 Existe una controversia entre el concesionario y la ANI que ha perjudicado la ejecución del proyecto

El plazo inicial para cumplir con la entrega de los estudios de trazado y diseño geométrico, así como los estudios de detalles correspondientes a las unidades funcionales, cuya ejecución deba comenzar al inicio de la fase de construcción, venció el 16 marzo de 2016, sin que se evidenciara cumplimiento por parte del concesionario. Previamente, el 15 de febrero de 2016, mediante radicado ANI No. 2016-409-011985-2, este último solicitó prórroga para cumplir con los entregables de diseño geométrico debido a que, según él, en la elaboración de los estudios se conocieron circunstancias que podrían afectar el desarrollo del proyecto en las circunstancias que se ofertaron y se contrataron, tales como la presencia de arcilla potencialmente expansiva y poca compactación en las capas de la estructura del pavimento actual.

Por su parte, la ANI no consideró procedencia a los argumentos del concesionario para incumplir con sus obligaciones contractuales,²² posición compartida por la interventoría, quien en su momento, conceptuó que el riesgo de diseños se encuentra en cabeza del concesionario.²³

Por lo anterior, en febrero de 2016, el concesionario solicitó la aceptación de un evento eximente de responsabilidad (EER) frente al término dado para el cumplimiento de las obligaciones vencidas en marzo 16 de 2016 debido a que se detectaron los siguientes supuestos imprevistos en la elaboración de los estudios de detalle:

“(i) presencia bajo los rellenos de la carretera de niveles con alto contenido de materia orgánica (ii) zonas de relleno con baja compacidad bajo la carpeta asfáltica (iii) falta de drenaje por alto contenido de finos en las capas granulares bajo la carpeta asfáltica, (iv) presencia de arcillas de alta plasticidad con gran susceptibilidad y potencial expansivo con el agua y (v) un mal comportamiento a medio-largo de la carretera dique.”²⁴

La interventoría conceptuó que no era procedente la aceptación del EER debido a que (i) no se probó satisfactoriamente por el concesionario, (ii) no se consideraron los presupuestos que permitieran configurar el EER, (iii) existió negligencia en la recopilación de la información necesaria en la estructuración de la oferta y (iv), en ese momento, se encontraba en estudio una posibilidad de configuración de un conflicto de interés²⁵. La ANI confirmó la no procedencia del EER y ante el

²² Radicado ANI No. 2016-300-006491-1 del 14 de marzo de 2016.

²³ Comunicación CI4G-CSV-153-2016 del 29 de febrero de 2016.

²⁴ Radicado ANI No. 2016-409-016296-2 del 29 de febrero de 2016.

²⁵ Radicado ANI No. 2016-409-043361-2 del 25 de mayo de 2016.



incumplimiento del concesionario, al no entregar los estudios y diseños, así como otras condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción, se aplicaron los correspondientes plazos de cura que desencadenaron las multas presentadas, anteriormente, en la sección 7.3.2.1.

De otra parte, el 12 de mayo de 2016²⁶, el concesionario declaró que el tratamiento a los eventos, que, según él, eran imprevisibles era necesario modificar el contrato de concesión considerando una de las siguientes alternativas:

- Realizar una intervención en la vía con la tecnología de *deep soil mixing*, que implicaría un sobrecosto de inversión adicional de \$660 mil millones.
- Construcción de una vía nueva sobre el corredor actual, que implicaría un sobrecosto de inversión adicional de \$576 mil millones.

En este orden de ideas, el concesionario consideró que las características del suelo bajo la vía existente hacían imposible diseñar obras de mejoramiento, como se establece en el alcance del proyecto, y que el resultado pretendido para el proyecto solo se podría alcanzar con la reconstrucción de la vía existente o inclusive con la aplicación de soluciones que desbordarían, por su magnitud, el alcance de mejoramiento y en consecuencia el objeto del contrato.

Por parte de la interventoría, se conceptuó que las alternativas descritas no eran procedentes debido a que implicaban una inversión que la Entidad no está en capacidad de obtener y adicionar al contrato. Posición que comparte la oficina de control interno ya que, de haberse aplicado el primer escenario, se daría incumplimiento al artículo 40 de la Ley 80 de 1993, según el cual, los contratos que celebren las entidades estatales no podrán adicionarse en más del 50% de su valor inicial, siendo el valor del contrato de concesión No. 007 de 2015 de aproximadamente \$1.2 billones.

Ante la posición de la interventoría y de la ANI, de no aceptar el reconocimiento de un EER y los escenarios propuestos, el 20 de mayo de 2016 el concesionario radicó ante la Cámara de Comercio de Bogotá, la convocatoria de amigable componedor para dirimir la controversia relacionada con la existencia del EER y la afectación en el cumplimiento de las obligaciones que originaron las multas descritas en la sección 7.3.2.1.

El 4 de mayo de 2017 el panel de amigable composición decidió no declarar el EER solicitado por el concesionario en la ejecución del contrato de concesión No. 007 de 2015²⁷; no obstante, el 15 de mayo de 2017, el concesionario interpuso una demanda en contra de la ANI, solicitando que se declare nula la decisión adoptada por el panel de amigable composición dado que, según el concesionario, esta fue adoptada *sin competencia, con indebida motivación, violación del debido*

²⁶ Numeral 33 de síntesis de hechos descritos en radicado ANI No. 2016-409-043361-2 del 25 de mayo de 2016.

²⁷ La trazabilidad detalla sobre la aplicación de este mecanismo se detalla en múltiples comunicados de la interventoría. Por ejemplo: radicado ANI No. 2017-409-085558-2 del 11 de agosto de 2017 y 2016-409-043361-2 del 25 de mayo de 2016.



*proceso y del derecho de defensa e, incluso y eventualmente, por falta de imparcialidad e independencia de quien presidiera el panel de la amigable composición*²⁸.

Adicionalmente, el 27 de julio de 2017, el concesionario radicó ante el tribunal de arbitramento una reforma a la demanda, en la que se modificaron los capítulos de pretensiones y de hechos. Principalmente, se adicionó una segunda pretensión en la cual el concesionario solicita que se declare que la ANI no podrá tener la decisión del amigable componedor como vinculante para resolver los cinco (5) procedimientos sancionatorios de multas acumulados considerados en la resolución No .0266 del 28 de febrero de 2017 (Ver sección 7.3.2.1.). Esta reforma fue aceptada por el tribunal, fue notificada a la gerencia de defensa judicial de la ANI por medio de correo electrónico, el 29 de agosto de 2017, y a la vicepresidencia ejecutiva por medio comunicación con radicado ANI No. 2017-701-012006-3 del 31 de agosto de 2017, quién a su vez dio respuesta a cada uno de los hechos mediante radicado ANI No. 2017-500-012593-3 del 14 de septiembre de 2017.

En el desarrollo de la auditoría se evidenció adecuada gestión por parte de la interventoría, de la gerencia de defensa judicial y de la vicepresidencia ejecutiva ante los requerimientos del tribunal de arbitramento. Estas tres partes, en síntesis, consideran que las circunstancias identificadas por el concesionario, que según este son generarían un EER, se habían podido identificar con exploraciones geotécnicas preliminares.

En relación con que se declare que la decisión del amigable componedor no podrá tener incidencia de la decisión del amigable componedor como vinculante para resolver los cinco (5) procedimientos sancionatorios de multas acumulados considerados en la resolución No .0266 del 28 de febrero de 2017, se evidenció que la ANI considera que el ejercicio de este tipo de mecanismos no suspenderá de manera automática el ejercicio de las facultades ajenas al derecho común que gocen las entidades contratantes ya que está en todo derecho de iniciar y concluir las actuaciones que estime necesarias para verificar la correcta ejecución del contrato estatal.²⁹

Ante al cuestionamiento de la decisión del panel de amigable composición, se tiene, por ejemplo, el hecho 48 de la reforma a la demanda, el cual indica: *(i) que esta hizo referencia a un contrato diferente el del proyecto Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, (ii) que la decisión es contraria a los análisis y solicitudes del Ministerio Público y que no se hace referencia a los conceptos u opiniones de la interventoría, de forma que no se tuvieron en cuenta estas pruebas y (iii) que la decisión del amigable componedor tuvo en cuenta un documento que no fue mencionado ni referido por ninguna de las partes, denominado requerimientos técnicos mejoramiento de carreteras, el cual no pudo ser controvertido, explicado, refutado o controvertido en sus deducciones y conclusiones.* No obstante, se evidenció que la ANI cuenta con las pruebas, para ser consideradas por el tribunal de arbitramento, que podrían desvirtuar este tipo de afirmaciones³⁰.

²⁸ Pretensión primera principal de la demanda arbitral del concesionario a la ANI.

²⁹ Página 9 de 20. Radicado ANI No. 2017-500-012593-3 del 14 de septiembre de 2017.

³⁰ Página 10 de 20, radicado ANI No. 2017-500-012593-3 del 14 de septiembre de 2017.



Por todo lo anterior, la oficina de control interno considera que el concesionario debería afrontar las circunstancias, que, según él, representan un EER. Es su responsabilidad al considerar el riesgo de sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras, asignado al privado en la matriz de riesgos del proyecto³¹ y que el momento que recibió la infraestructura del proyecto se sometió a no incluir reserva, condicionamiento, objeción u observación sobre esta, lo que se establece en el numeral 1.51 de la parte general del contrato de concesión No. 007 de 2015.

En segundo lugar, se concuerda con la posición de la vicepresidencia ejecutiva al considerar que el concesionario incumplió con su responsabilidad de tener en cuenta estas circunstancias en el momento de desarrollar su oferta económica, las cuales, se considera, eran previsibles y de las que se alertó, por lo menos sobre presencia de arcillas expansivas, en la etapa de estructuración.³²

Por último, se considera que la ANI, al no haber emitido una decisión en el transcurso del año sobre el recurso de reposición del concesionario con relación a la resolución No 0266 del 28 de febrero de 2017, permitió que su capacidad de multar al concesionario, por los cinco (5) incumplimientos presentados en la sección 7.3.2.1, estuviera puesta en consideración por un tercero, en este caso, por un tribunal de arbitramento, lo que contribuye a que el Estado siga contratando con contratistas que evidencian reiterados incumplimientos y que, por ende, deberían ser inhabilitados.

8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

En la siguiente tabla se presenta la calificación arrojada por la MED para la interventoría Consorcio Infraestructura Inter 4G, a partir de la auditoría hecha por la oficina de control interno en septiembre de 2017:

Tabla 12 - Resultados de calificación MED



Nombre proyecto concesión	Puerta de Hierro - Palmar de Varela, Carreto - Cruz del Viso
Nombre interventoría proyecto	Consorcio Infraestructura Inter 4g
No. contrato interventoría	413 de 2015
Fecha de evaluación	13 de septiembre de 2017

Componente	Calificación de desempeño de interventoría CARRETERO				
	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01 Gestión Administrativa					77.22
02 Gestión Técnica					70.56
03 Gestión Financiera					72.81
04 Gestión Jurídica					74.50
05 Gestión de Aforo y Recaudo					61.11
06 Gestión Ambiental					77.17
07 Gestión Social					73.36
08 Gestión Predial					70.50
Promedio General	72.17				

³¹ Matriz de riesgos del proyecto, disponible en SECOP.
³² Concepto sobre demanda de nulidad de la decisión del amigable componedor del 4 de mayo de 2017 de la interventoría. Radicado ANI No. 2017-409-085558-2 del 11 de agosto de 2017.



La calificación general de los ocho (8) componentes es de 72.17 sobre 100. Este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, el cual sirve como mecanismo de mejora continua a la gestión de la interventoría.

En los siguientes subcapítulos se precisan los aspectos contemplados en la evaluación, así como la calificación obtenida por cada uno de los componentes por parte la interventoría.

8.1 Evaluación del desempeño de la interventoría

En la auditoría realizada el 13 de septiembre de 2017, el equipo de interventoría Consorcio Infraestructura Inter 4G dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría. Se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la ANI 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 ANI.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación del componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto de la Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.



5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
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, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
7. **Social:** este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del plan de gestión social básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, 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.

La verificación de cada uno de los componentes y sus respectivos criterios (Items de evaluación), valorados por la oficina de control interno, está en función del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en la oficina de la interventoría.

Enseguida se presentan los criterios de cada componente evaluado que dan valor a la gestión de la interventoría y las sugerencias por parte de la oficina de control interno.

8.1.1 Desempeño del componente administrativo

Calificación Obtenida: 77.22

Durante la auditoría se evidenció una buena gestión, por parte de la interventoría, ante los criterios de evaluación a la gestión administrativa que se listan enseguida:

- La interventoría ha adoptado, desde 2015, un plan de calidad exclusivamente para el proyecto Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, acorde a los requisitos de la norma técnica colombiana (NTC) – ISO 9001:2008, el cual tiene un plan operativo por procesos, dentro de los que se encuentran: desarrollo de supervisiones de construcción y/o mantenimiento, control de la documentación y auditorías internas. Para cada uno de los procesos se detallan las actividades generales y específicas, así como los documentos de calidad internos asociados.



- En el plan de calidad se detalla el organigrama de la interventoría, el cual se encuentra acorde al personal mínimo definido en la metodología y plan de cargas de trabajo, establecidos en el contrato de interventoría.
- La interventoría, en su plan de calidad, presenta las responsabilidades de cada uno de los cargos definidos en su organigrama. Adicionalmente, cuenta con una matriz de perfiles, en la que se detallan criterios mínimos asociados a educación, experiencia y habilidades, entre otros.
- Se cuenta con un directorio de cada uno de los documentos utilizados por la interventoría, donde se detalla el código interno, la versión, fecha de última versión y título de documento. En este directorio se detallan documentos como: manual de calidad, política de calidad, planificación de proyectos y control de cambio, entre otros. Inclusive, para la codificación existe un documento interno como manual para identificación y rastreabilidad de productos.
- Por parte de la firma interventora, se ha adoptado un plan de inspección para los diferentes componentes del proyecto. Se detallan las actividades de verificación, así como responsable y frecuencia. Este plan de presenta matricialmente en el anexo 6 del plan de calidad de interventoría. Se evidenció que tiene múltiples criterios de verificación que se presentan en la matriz de evaluación de desempeño (MED) elaborada por la oficina de control interno de la ANI.
- La interventoría hace seguimiento a indicadores de autogestión, los cuales hacen parte al proceso de mejora continua. Se evidenció que ha diseñado encuestas de satisfacción del cliente (R 4.1-1-0-3) con frecuencia semestral, las cuales se han emitido a la ANI sin obtener retroalimentación alguna.
- Se cuenta con un plan de comunicaciones interno en el que se incluye un directorio en el que se indica el cargo, nombre, dedicación, teléfono y correo electrónico de cada uno de los trabajadores de la interventoría.
- La interventoría viene adelantando un instructivo de control de correspondencia que tiene como objetivo definir los medios de control de las respuestas a la correspondencia recibida. Se busca, con el fin de fortalecer el autocontrol, que todas las comunicaciones recibidas en el proyecto sean canalizadas por el correo del director y subdirector del técnico operativo del proyecto.
- Se ha diseñado e implementado una lista de chequeo para evidenciar el cumplimiento del concesionario en relación con los requisitos precedentes para el inicio de la fase de construcción, la cual se actualiza periódicamente y se presenta en los informes mensuales de interventoría dentro del capítulo de *actividades desarrolladas por la interventoría*.
- En general, la interventoría ha implementado un seguimiento adecuado a los criterios evaluados con relación a los sistemas en seguridad y salud ocupacional ya que vela por la



prevención, promoción y rehabilitación de la salud de los trabajadores. Por ejemplo, se cuenta con una matriz de entrega de elementos de protección personal (EPPs) a los integrantes del equipo, cuyo uso y estado es auditado al interior de la interventoría.

- La interventoría cumple cabalmente con las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 de la metodología y plan de cargas de trabajo asociadas al desarrollo de una página web. En ella se presentan diferentes niveles de información sobre datos importantes del proyecto, dentro de los que se tiene un portal a la documentación contractual de la interventoría y del concesionario, así como las especificaciones y normas a utilizar en la ejecución del mismo. Lo anterior fomenta la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública Nacional³³.

Por otra parte, se tienen las siguientes observaciones y/o recomendaciones:

- Se evidenció la implementación y el cumplimiento de un plan anual de capacitaciones asociadas al sistema de gestión HSEQ. Valdría la pena, con el fin de que el equipo de trabajo adquiera conocimiento integral, aplicar un cronograma de capacitaciones sobre temas asociados a la ejecución del proyecto, tales como generalidades de contratos de APP, las cuales pueden ser lideradas por la dirección y las subdirecciones del equipo interventor.
- A manera de buena práctica, se recomienda que en los informes mensuales de interventoría se indiquen los radicados ANI de las comunicaciones que allí se referencian, lo cual facilitaría la búsqueda de estas últimas al interior de la Entidad.
- La interventoría no ha entregado, a la ANI, las facturas de sus informes mensuales de mayo, junio, julio y agosto de 2017, lo cual representa pendientes de pago que ascienden a \$933,543,229. Lo anterior se debe, principalmente, a la ausencia de un certificado vigente de discapacidad, expedido por el Ministerio de Trabajo, a partir de lo dispuesto en el numeral 6 del capítulo 5.2 del pliego de condiciones del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-010-2015. Durante la auditoría se evidenció que la obtención del certificado de discapacidad vigente se ha dilatado por gestión al interior del Ministerio de Trabajo. No obstante, se recomienda a la interventoría presentar las facturas junto con los informes mensuales ya que ello es una obligación dispuesta en la sección 5.4.1 de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría.

8.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 70.66

Se resalta la gestión de la interventoría en los criterios que se listan enseguida:

³³ Consorcio Infraestructura Inter 4G: <http://www.infraestructurainter4g.com.co/>



- La interventoría ha implementado herramientas de seguimiento y control permanente a la gestión técnica y operativa adelanta el concesionario, tales como bitácoras diarias e informes semanales. En los informes semanales se consignan las tareas adelantadas sobre cada uno de los tramos del proyecto, así como los recursos (personal y equipos) utilizados por el concesionario. Actualmente, las intervenciones se asocian a actividades de mantenimiento rutinario, tales como rocería, limpieza y recolección de basura.
- Se ha verificado, por parte de la interventoría, la existencia y cumplimiento del protocolo de coordinación con la policía de carreteras. El tratamiento que se ha dado a este tema es adecuado puesto que, a diferencia de múltiples proyectos de APP a cargo de la ANI, no se evidencian conflictos mayores con esa institución.
- Se constató que la interventoría actualiza oportunamente el inventario vial del proyecto concesionado, dando cumplimiento al numeral 5.3.3, literal (b), viñeta sexta, de la metodología y plan de cargas de trabajo. Adicionalmente, ha presentado propuestas de formatos, a la Entidad, para realizar esta labor.³⁴ La última actualización se hizo en julio de 2015, en la cual se consideraron señales verticales, defensas metálicas, cunetas, muros, obras de drenaje y puentes.
- El seguimiento que la interventoría hace a los equipos de rescate y atención de incidentes es bastante detallado. Se evidenció seguimiento periódico al inventario de elementos y medicamentos de las ambulancias del concesionario, el cual se consigna en un formato propio de la firma interventora (R 4.9-3-0-84). En adición, la interventoría vela porque las ambulancias tengan los certificados emitidos por el ministerio de salud y protección social al día.

Por otra parte, se tienen las siguientes observaciones y recomendaciones sobre la gestión técnica de la interventoría:

- La interventoría reconoce que los estudios y diseños se han convertido una ruta crítica del proyecto; por lo tanto, ha intensificado las mesas de trabajo con el concesionario para dar solución a los temas pendientes de este componente. La oficina de control interno recomienda continuar con la diligencia que se ha adoptado para obtener la no objeción de esta condición precedente para el inicio de la fase de construcción.
- Se evidenció seguimiento a las obras que el Fondo de Adaptación ha adelantado en el tramo Puerta de Hierro – Palmar de Varela para el control de inundación, protección del terraplén y rehabilitación de la estructura del pavimento entre el PR 0+000 al PR 27+870, en la Ruta 2516. Se evidenció que los contratos asociados a estas obras fueron objeto de auditoría por parte de la CGR, correspondiente a la vigencia 2015. En el informe de interventoría No. 24, del periodo del 1 al 31 de julio de 2017, se indicó que no se han realizado los arreglos solicitados por el ente de control; no obstante, en comunicado

³⁴ Radicado ANI No. 2015-409-056282-2 del 7 de septiembre de 2015.

remitido por el Fondo de Adaptación a la ANI en septiembre de 2017³⁵ se indica estas observaciones fueron subsanadas; por lo cual, se recomienda a la interventoría verificar el cumplimiento a las observaciones de la CGR y notificarlo en sus informes mensuales.

- En el informe mensual de interventoría No. 24 se detalla que a partir de octubre de 2016 se han presentado fallas en las obras construidas por el INVIAS aguas arriba del puente Giraldo, localizado en el PR28+667 de la ruta Nacional No. 2516, las cuales hacían parte del alcance del contrato 457 de 2012 con el contratista Armando Martínez Spadáfora y consistían en un rebosadero y muros de acompañamiento para controlar el agua antes de su llegada al cauce del puente. Se evidenció que el concesionario ha adelantado la ejecución de obras de emergencia para mitigar el riesgo de desestabilización del corredor vial y de protección de taludes adyacentes a los estribos del puente, lo que se evidencia con las siguientes fotografías:

Foto 1. Colapso disipador Puente Giraldo.	Foto 2. Actividades de mitigación Puente Giraldo.
	
Fuente: Supervisión ANI, mayo 28 de 2017.	Fuente: Supervisión ANI, agosto 10 de 2017.
Las obras construidas por el INVIAS, mediante contrato 457 de 2012, aguas arriba del puente Giraldo han sufrido desestabilizaciones desde octubre de 2016.	Ante la problemática en las obras del puente Giraldo, el concesionario ha venido adelantando obras de emergencia para mitigar el riesgo de desestabilización de la vía.

La situación mencionada hizo que, en mayo de 2017, se iniciara un procedimiento administrativo sancionatorio contra el contratista Armando Martínez Spadáfora con el fin de viabilizar la declaratoria de siniestro por estabilidad de obra, el cual, el 29 de agosto de 2017, fue cesado por la dirección territorial Atlántico del INVIAS³⁶.

Se evidenció que a la fecha no se tiene certeza de la intervención definitiva en el sector; por lo tanto, con el fin de dar una solución, se ha programado una reunión, para finales de

³⁵ Radicado ANI No. 2017-409-094766-2 del 5 de septiembre de 2017.

³⁶ Resolución No. 094 de agosto 29 de 2017, por la cual se declara la cesación del procedimiento y se archiva el proceso administrativo sancionatorio por el presunto siniestro de estabilidad del contrato No. 457 de 2012, suscrito con Armando Martínez Spadáfora.

septiembre de 2017, en la que participará la superintendencia de puertos y transporte, la ANI, la interventoría, el concesionario y la corporación autónoma regional del Atlántico (CRA).

Por lo anterior, se recomienda a la interventoría asesorar y acompañar al concesionario en la gestión que demande la solución definitiva ante los inconvenientes que puedan generar las fallas en el rebosadero y muros de acompañamiento para controlar el agua antes de la llegada al puente Giraldo, con el fin de generar una solución que fomente la seguridad de los usuarios del corredor vial y que no represente sobrecostos a la Entidad.

- Al igual que el tratamiento a las obras mencionadas anteriormente, relacionadas con el Fondo de Adaptación y con el INVIAS, se recomienda a la interventoría continuar con el acompañamiento que demande el fallo de la acción popular asociada a la construcción de una alcantarilla entre el K92 y el K93 de la troncal occidental.
- Se evidenció que la interventoría no llevó a cabo la medición semestral de retroreflectividad horizontal y vertical debido a que, según su informe mensual No. 24, para el mes de julio de 2017 no se tenía disponibilidad de los equipos necesarios para esta gestión. Esta observación se notificó a la interventoría mediante correo electrónico del 14 de septiembre de 2017, dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la resolución 1185 de 2017, sobre la cual la interventoría indicó su posición, por correo electrónico del 19 de septiembre de 2017, manifestando lo siguiente:

"Efectivamente se presentaron contratiempos para realizar la actividad oportunamente; sin embargo, la medición de campo de retroreflectividad ya concluyó; se adelanta la revisión de los resultados; la Interventoría está preparando informe para entrega a la ANI a más tardar el próximo 22 de septiembre."

No obstante lo anterior, la medición tardía por parte de la interventoría va en contra de la sección 6.2 (j) de su metodología y plan de cargas de trabajo, según la cual en todo momento el interventor será responsable de realizar las mediciones de los indicadores con la periodicidad y estándares de calidad solicitados por la ANI, que, para el caso de retroreflectividad, debe ser semestral, acorde a lo señalado en la tabla 3 del apéndice técnico 4 del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 007 de 2015.

- Se recomienda a la interventoría realizar videos mensuales, que pueden ser publicados en su página de internet o en un canal de *youtube*, en el que se muestra el estado de la vía, de acuerdo a lo estipulado en el programa de la secretaría de transparencia de la Presidencia de la República "Rodando la Vía", con el fin de fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de transparencia y del derecho de acceso a la Información pública nacional.
- Se evidenció que en el corredor concesionado se viene aplicando la metodología de *tapa huecos*, la cual no hace parte de las especificaciones técnicas definidas en el contrato de concesión al considerar la *Guía Metodológica para el Diseño de Obras de Rehabilitación de*



Pavimentos Asfálticos de Carreteras, adoptada por la Resolución 743 de 2009 del Ministerio de Transporte; por ende, se recomienda a la interventoría fomentar otro tipo de intervenciones que generen un adecuado comportamiento del pavimento asfáltico, tales como parcheo, bacheo y capas de nivelación.

8.1.3 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 72.81

Se identificaron las siguientes buenas prácticas en la gestión financiera de la interventoría:

- Se han implementado cuadros de control al movimiento mensual de las subcuentas del patrimonio autónomo, con los que se verifica el cumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión No. 007 de 2015. El seguimiento de la interventoría a las subcuentas es exhaustivo ya que se notifica a la ANI sobre cualquier tipo de déficit, por mínimo que sea. Por ejemplo, al inicio del proyecto se detectaron incumplimientos inferiores a \$1,000. Para el caso del primer fondeo de la subcuenta de compensaciones ambientales, hecho en julio de 2015, se detectó que el aporte estuvo por debajo de lo contractual en \$337.
- Con el fin de evitar confusiones, la interventoría reporta el valor de los aportes a las subcuentas del patrimonio autónomo en pesos del mes de referencia que maneja el contrato de concesión No. 007 de 2015.
- El contenido de los informes financieros de interventoría evidencia que se cuenta con un protocolo de seguimiento financiero, el que de manera global consiste en tres (3) secciones: cuadro de control de obligaciones del concesionario, cuadro de control de aportes y fondeos; y cuadro de control de pagos e impuestos del patrimonio autónomo.
- La interventoría lleva a cabo seguimiento exhaustivo a la información financiera, contable y tributaria del concesionario. Durante la auditoría se evidenciaron cuadros de seguimiento y que la interventoría cuenta con el historial de informes contables trimestrales del concesionario, a excepción del primer y cuarto trimestre de 2016. Sobre este último aspecto, se recomienda solicitar al concesionario la información pertinente con el fin de contar con toda la información contable del concesionario.

De otra parte, se tienen las siguientes observaciones y recomendaciones:

- Con el fin de validar información e incrementar la gestión de seguimiento y control de la interventoría, se recomienda conciliar el inventario físico con el inventario contable reportado por el concesionario. Para tener registro de este ejercicio, se recomienda suscribir las actas de verificación correspondientes.
- Debido a los incumplimientos de los fondeos de las subcuentas de redes y de interventoría y supervisión, se recomienda determinar el perjuicio causado y la correspondiente suma



que debe ser asumida por el concesionario debido al desplazamiento de estas obligaciones. Durante la auditoría se evidenció que en septiembre de 2017 el concesionario fondeó el aporte pendiente de la subcuenta de redes, de aproximadamente \$21,000 millones. No obstante, el fondeo a la subcuenta de interventoría y supervisión, cuyo incumplimiento está asociado al tiempo adicionado para la fase de preconstrucción mediante los otrosíes 4 y 5 (Ver Tabla 10), de aproximadamente \$4,500 millones, sigue pendiente.³⁷

- Se recomienda que en la etapa de construcción se haga seguimiento a los ingresos y egresos correspondientes a cada unidad funcional, validando los criterios que el concesionario emplee para la contabilización de estos aspectos.
- Se sugiere continuar con la gestión de asesoría y acompañamiento que demande la acreditación del cierre financiero. Ruta crítica en el proyecto ya que es una condición precedente para dar inicio a la fase de construcción y que debido a su incumplimiento se ha contemplado la caducidad del contrato de concesión.³⁸

8.1.4 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 74.50

Se resalta la calificación obtenida por la interventoría en los siguientes criterios de evaluación:

- Se reporta mensualmente a la ANI el avance global del contrato, teniendo en cuenta el estado de cumplimiento del concesionario en relación con las obligaciones en cada uno de los componentes, lo que se evidencia con múltiples herramientas detalladas en los informes de interventoría. Por ejemplo, se cuenta con una tabla sobre el estado de los *procesos sancionatorios y multas*, los que, como se ha mencionado a lo largo de este documento hacen referencia a incumplimientos en la entrega de estudios de trazado y diseño geométrico, entrega de estudios de detalle la unidad funcional de inicio, entrega de plan de traslado y manejo de redes, celebración del contrato de construcción y entrega de plan de obras. Asimismo, la interventoría actualiza mensualmente una matriz de seguimiento a las obligaciones de preconstrucción, y ha preparado una matriz de seguimiento a las obligaciones de la fase de construcción.
- Se evidenció que la interventoría conceptúa de manera oportuna a la ANI sobre la viabilidad de modificaciones contractuales y controversias con el concesionario. Por ejemplo, en agosto de 2017 dio su concepto sobre la demanda de nulidad de la decisión adoptada por el panel de amigables componedores, del 4 de mayo de 2017, mediante la cual no se declaró la presencia de un evento eximente de responsabilidad (EER) solicitado por el concesionario. En síntesis, la interventoría indicó que las condiciones del suelo, que según el concesionario justificaban un EER, relacionadas con baja compacidad de los

³⁷ Radicado ANI No. 2017-409-095418-2 del 6 de septiembre de 2017.

³⁸ Radicado ANI No. 2017-500-008149-3 del 6 de agosto de 2017.

rellenos, falta de drenaje bajo la carpeta asfáltica y la presencia de arcillas de alta plasticidad se habían podido prever con exploraciones geotécnicas preliminares.³⁹

- La interventoría actualiza mensualmente una matriz para identificar los riesgos del desarrollo del contrato de concesión, la cual es presentada en los informes mensuales de interventoría. En ella se detallan los siguientes aspectos sobre el riesgo: 1) área, 2) tipo de riesgo, 3) asignación (público, privado o compartido), y 4) seguimiento (¿Qué se recomienda por parte de la interventoría para mitigar el riesgo? - ¿Qué se está haciendo por parte del concesionario para mitigar el riesgo?).

Por otra parte, se tienen las siguientes observaciones y recomendaciones:

- El incumplimiento a la acreditación del cierre financiero genera una alarma sobre el riesgo de consecución de financiación y, como se ha mencionado, da lugar a una posible caducidad del contrato de concesión.⁴⁰ A pesar de ser un riesgo con asignación al privado, su materialización implicaría que no se satisfagan las necesidades de infraestructura de la zona del proyecto y un perjuicio a la competitividad de la Nación; por consiguiente, se recomienda a la interventoría continuar con la gestión de asesoría y acompañamiento que requiera el concesionario para obtener la acreditación del cierre financiero, tales como mesas de trabajo para solucionar las diferencias que se tengan entre las partes en relación con la no objeción a los estudios y diseños que han dado lugar a la tasación de multas.
- Se debe advertir a la ANI sobre el incumplimiento de la obligación contractual del concesionario respecto al control de equipos en el peaje El Carmen (Ver sección 8.1.5). Esta situación contraría las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría, lo cual se notificó a la interventoría mediante correo electrónico del 14 de septiembre de 2017, dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la resolución 1185 de 2017.
- Se evidenció que la interventoría comunica de manera oportuna y justificada a la ANI su posición jurídica frente a eventuales incumplimientos del concesionario. A manera de buena práctica, se podría adicionar en el contenido jurídico de los informes mensuales de interventoría una matriz con la trazabilidad de los periodos de cura solicitados a la ANI.

8.1.5 Desempeño del componente de aforos y recaudo

Calificación obtenida: 61.11

Se evidenciaron múltiples incumplimientos contractuales de la interventoría en el componente de aforos y recaudo, los cuales se notificaron en el transcurso de la auditoría dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la resolución 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI. Estos incumplimientos se han

³⁹ Radicado ANI No. 2017-409-085558-2 del 14 de agosto de 2017.

⁴⁰ Radicado ANI No. 2017-500-008149-3 del 6 de agosto de 2017.

materializado en las no conformidades que se detallan en la sección 9.1.1; sin embargo, se detallan enseguida:

- En los informes mensuales de interventoría no se presenta la descripción del cumplimiento de las obligaciones del concesionario para el componente de aforo y auditoría, lo cual es una obligación definida en el numeral 5.4.1 (iv)(b) de la metodología y plan de cargas del contrato de interventoría.

Ante esta observación, el 19 de septiembre de 2017 la interventoría indicó por correo electrónico que en sus informes mensuales se está presentando la información inherente a la gestión de operación de los peajes. No obstante, a partir del informe mensual de interventoría No. 24, la oficina de control interno evidenció que el numeral asociado a *estaciones de peaje* brinda aspectos generales de este componente, sin dar una descripción del cumplimiento de las obligaciones del concesionario. Adicionalmente, en el anexo 8 de estos informes se entregan aforos y los resultados de las auditorías de peajes sin análisis y recomendaciones claras para la Entidad.

- No se evidenció que se estime y que se verifique la confiabilidad de los equipos de control de tránsito del concesionario en las estaciones de peaje del proyecto; por lo tanto, no hay certeza del cumplimiento de la confiabilidad mínima definida en la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría, de 99%.

Ante esta observación, el 19 de septiembre de 2017, la interventoría indicó por correo electrónico que verifica el cumplimiento de la confiabilidad al comparar aleatoriamente los registros obtenidos a través de videos tomados por la interventoría, las 24 horas de los 7 días de la semana, con los datos diarios de tráfico entregados por el concesionario. A juicio de la interventoría no se detectan diferencias representativas entre los datos de la interventoría y el concesionario. Asimismo, manifestó que no se ha definido un procedimiento para calcular la confiabilidad de los equipos de control de tránsito.

La oficina de control interno considera que la metodología indicada por la interventoría no se fundamenta en un procedimiento objetivo y validado por la ANI que arroje valores porcentuales sobre la confiabilidad de los equipos; por ende, como manifestó la interventoría durante la auditoría, se debe concertar juntamente con la ANI y con el concesionario la metodología a aplicar para determinar la confiabilidad de los equipos

- No se evidenció seguimiento al correcto funcionamiento de los equipos en el peaje El Carmen, lo cual va en contra de las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría.

Ante esta observación, el 19 de septiembre de 2017, la interventoría indicó por correo electrónico que como resultado de las auditorías a la estación de peaje se han transmitido observaciones para que el proveedor del sistema brinde las herramientas necesarias para poder realizar la verificación de equipos, sistemas y aplicativos instalados. Sin embargo, a



partir del informe de auditoría a la estación El Carmen, la oficina de control interno evidenció que esta novedad se encuentra abierta, por lo menos, desde febrero de 2017.

- No se ha verificado y evaluado la información producida por las aplicaciones, software y sistemas de información en el peaje El Carmen, impidiendo el cumplimiento de las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría.

Ante esta observación, el 19 de septiembre de 2017, la interventoría indicó por correo electrónico que la administración de la operación de los equipos instalados por el concesionario se realiza desde Chile; en este orden de ideas, el concesionario no tiene ningún tipo de control de los equipos desde la estación. En esta estación de peaje no se dispone del usuario técnico, ni de interventoría.

La oficina de control interno considera que la administración de la operación desde Chile no es óbice para que la interventoría incumpla la obligación contractual citada.

- No se han advertido a la ANI sobre el incumplimiento de la obligación contractual del concesionario respecto al control de equipos en el peaje El Carmen, contrariando las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría únicamente ha reportado esta situación en los libros de novedades, lo cual se ratificó mediante correo electrónico del 19 de septiembre de 2017.

Las observaciones asociadas al seguimiento y control para la estación El Carmen se condensan en el incumplimiento a la obligación definida en la viñeta 9 de la sección 5.3.3 (e) del plan de cargas de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría, citada a continuación:

"Verificar mediante auditoría de sistemas el correcto funcionamiento de los equipos de control de tráfico en las casetas de peaje de la Concesión e informar a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA sobre el particular en el Informe Mensual. Para tal efecto, el interventor tendrá la posibilidad de requerir la información producida por tales equipos en forma directa cuando lo considere conveniente, sin que el concesionario pueda rehusarse a ello."

La oficina de control interno concluye que se debe dar solución inmediata a las situaciones que impiden una labor de seguimiento y control a los equipos en la estación El Carmen, lo cual adicional a generar incumplimientos por parte del concesionario ha dado lugar a incumplimientos por parte de la interventoría, que en caso de no subsanarse deben ser reportados por la supervisión del proyecto al área de defensa judicial acorde a lo establecido en el numeral 9.3.9, del manual de interventoría y supervisión (GCSP-M-0002).

8.1.6 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 77.17



Se resalta la gestión ambiental de la interventoría en los siguientes criterios:

- En los informes mensuales de interventoría se consigna, de manera matricial, la trazabilidad de las obligaciones ambientales para la fase de preconstrucción que atraviesa el proyecto, de acuerdo con lo establecido en el apéndice técnico 6 del contrato de concesión No. 007 de 2015. Se consigna el estado, en porcentaje y de manera descriptiva, así como las fechas programadas y reales de entrega de cada una de las obligaciones. Lo anterior evidencia el seguimiento que la interventoría hace al cumplimiento parcial de compromisos ambientales.
- La interventoría lleva una trazabilidad detallada de los permisos ambientales que requiere el proyecto. Para ello ha diseñado matrices de seguimiento en las que se relaciona, por subsector y unidad funcional, el tipo de permiso, la autoridad ambiental que lo otorga, actos administrativos de resolución asociados y estado de obtención. Sobre este último ha diseñado un indicador cualitativo de porcentaje de obtención. Por otra parte, durante la auditoría se evidenció que el concesionario adelantó trámites de permisos ambientales con alcance de rehabilitación, a pesar de que el alcance contractual es de mejoramiento. A la fecha, se está llevando a cabo la actualización de los permisos; por ende, se recomienda a la interventoría total acompañamiento a esta gestión, con el fin de evitar que sea un inconveniente para dar inicio a la fase de construcción.
- El seguimiento ambiental de la interventoría a los trabajos y procedimientos realizados por el concesionario es exhaustivo. Para ello ha diseñado y ha implementado un formato que hace parte de su plan de calidad (R 4.9-3-0-9), en el que se reporta la implementación de las medidas de manejo ambiental. Allí se señalan las inconformidades identificadas mensualmente en los trabajos del concesionario, sobre las que se manejan indicadores porcentuales y gráficas de cumplimiento.
- La interventoría cuenta con una herramienta de chequeo para el control de las obligaciones del componente de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, lo que se detalla en la sección sobre *gestión sisoma* de sus informes mensuales ambientales. En esta, por ejemplo, se hace seguimiento a las actividades que mensualmente realiza el concesionario en materia de seguridad y salud en el trabajo. Sobre esta materia se actualizan mensualmente indicadores cualitativos asociados a accidentalidad y ausentismo.
- Como parte de la verificación y control mensual a la gestión sisoma del concesionario, la interventoría cuenta con una matriz de seguimiento a la inspección de obras, mantenimiento, rocería y estado de peajes en el proyecto, en la que se relacionan, con el registro fotográfico correspondiente, la ubicación y descripción de los hallazgos señalados por la interventoría para estos aspectos.



- Se resalta el contenido del informe ambiental de interventoría, cuya calidad y oportunidad permite una lectura y entendimiento fácil del estado de este componente en el proyecto. Se cuenta con herramientas como tablas, gráficas e indicadores cualitativos.

Por otra parte, se tienen las siguientes observaciones y recomendaciones:

- Se evidenció que el proyecto está concebido para requerir una única licencia ambiental, para la variante del Carmen de Bolívar, la que fue otorgada mediante resolución No. 0147 del 10 de febrero de 2017; no obstante, los demás tramos del proyecto, cuyo alcance es de mejoramiento, no cuentan con la aprobación de los programas de adaptación de la guía de manejo ambiental (PAGA) para la etapa de construcción; por tanto, se recomienda a la interventoría intensificar el asesoramiento y acompañamiento que el concesionario requiere para obtener la no objeción de los PAGA, con el fin de evitar que este tema sea un inconveniente para dar inicio a la fase de construcción.
- A pesar de no contar con diseños definitivos, se proyecta que el valor estimado de compensaciones ambientales que el concesionario debe aportar, contractualmente de \$571,516,416, será insuficiente para suplir los costos asociados a esta gestión. A partir de ejercicios preliminares, se estima que el sobre costo será superior al 200%, lo que, en caso de materializarse, afectaría a la ANI; por lo tanto, se recomienda a la interventoría hacer seguimiento exhaustivo a la materialización de estos costos adicionales con el fin de generar alertas tempranas y medidas preventivas en la ejecución del proyecto.

8.1.7 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 73.36

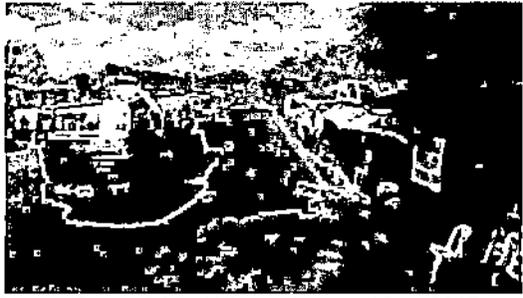
La interventoría cumple con las obligaciones contractuales para el componente social. Se resalta su gestión de seguimiento y control en los siguientes criterios de evaluación:

- La interventoría lleva a cabo seguimiento exhaustivo al programa de atención al usuario, el cual hace parte del plan de gestión social contractual del concesionario (PGSC). Esto se evidencia con el seguimiento que hace al estado de las PQRs, el cual cuenta con herramientas gráficas y tabulares que facilitan su análisis. Para el último mes de análisis, julio de 2017, se recibieron dos (2) PQRs, se cerraron tres (3) y se mantienen siete (7) abiertas; por lo tanto, se recomienda a la interventoría gestionar antes el concesionario para que el número de PQRs abiertas sea minimizado.
- Se verifica, por parte de la interventoría, que el concesionario elabora una publicación trimestral, boletín o periódico. Se evidenció que la interventoría cuenta con múltiples publicaciones y que emite observaciones, vía correo electrónico, previa divulgación. Adicionalmente, como buena práctica, en los informes mensuales de interventoría se manejan indicadores cualitativos de entrega de las piezas de comunicación. Por ejemplo, para el mes de julio de 2017 se cumplió en un 100% con la divulgación en redes sociales publicidad de apoyo a la campaña *Viajar está de moda*, impulsada por la ANI.



- Se resalta el contenido del informe social de interventoría, cuya calidad y oportunidad permite una lectura y entendimiento fácil del estado de este componente en el proyecto.

Por otra parte, se evidenció que la comunidad de Gambotico, zona comercial del municipio del Carmen de Bolívar, ha manifestado inconformismo con la construcción de la variante en este sector del proyecto; razón por la cual, se han realizado socializaciones al respecto con el debido acompañamiento de la interventoría. La comunidad ha manifestado que en vez de la variante desearía la construcción de una segunda calzada que cruce el municipio, del que se muestran fotografías enseguida:

Foto 3. Paso por Carmen de Bolívar.	Foto 4. Paso por Carmen de Bolívar.
	
Fuente: Supervisión ANI, septiembre 12 de 2017.	Fuente: Supervisión ANI, septiembre 12 de 2017.
Se ha evidenciado oposición por parte de la comunidad y de líderes políticos ante la construcción de la variante Carmen de Bolívar, promoviendo la construcción de una segunda calzada.	Se han hecho socializaciones ante la oposición a la variante. Se piensa que la construcción de una segunda calzada implicaría sobrecostos en múltiples aspectos, gestión predial, entre otros.

El concesionario presentó una evaluación preliminar para la doble calzada en El Carmen de Bolívar, sobre la que, a partir de una solicitud hecha por la ANI, la interventoría hizo la revisión correspondiente⁴¹ concluyendo, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Se estima que el incremento en costo de la segunda calzada con respecto a la variante es del orden de 149%, de aproximadamente \$80,000 millones, principalmente originados por costos de adquisición predial.
- Se incrementarían los costos de operación y tiempo de desplazamiento de los usuarios, impidiendo los beneficios que se buscaban con la variante.
- Se podría originar una prolongación de la etapa preoperativa no menor a tres (3) años, lo cual no es conveniente para el proyecto y afectaría la ejecución normal del contrato.
- La alternativa de la segunda calzada tendría un mayor impacto social que el de la variante.

La oficina de control interno considera que la construcción de una segunda calzada tendría mayores consecuencias negativas que la variante contractual, relacionados con sobrecostos e impactos sociales negativos; por consiguiente, se recomienda a la interventoría continuar con la

⁴¹ Radicado ANI No. 2017-409-061060-2 del 8 de agosto 2017.



gestión que demande la ejecución de la variante en el municipio del Carmen de Bolívar, principalmente social, con el fin de evitar impactos negativos en el proyecto y dar cumplimiento al alcance definido en el contrato de concesión No. 007 de 2015.

8.1.8 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 70.50

Se evidenció que en el proyecto carretero denominado Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso no hay avances significativos para el componente predial. Por el momento, se ha dado no objeción al plan de adquisición predial (PAP), en agosto de 2017⁴²; sin embargo, la interventoría ha manifestado que este insumo está sujeto a la aprobación en curso de los estudios de trazado y diseño geométrico, que a su vez condiciona la disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios necesarios para la ejecución de las intervenciones de la unidad funcional de inicio, siendo esta última una condición precedente para el inicio de la fase de construcción definida en la sección 4.4 (e) de la parte general del contrato de concesión 007 de 2015.

A pesar de que el componente predial no presenta mayores avances, como se evidencia en el capítulo 6 del informe mensual de interventoría No. 24, esta última viene acompañando actividades que facilitarán la adquisición en su momento, tales como revisión de predios baldíos correspondientes a la variante Carmen de Bolívar que puedan ser adjudicados por la Agencia Nacional de Tierras (ANT) y levantamiento de medidas cautelares por desplazamiento forzoso en predios a predios que cuentan con ello.

Por lo anterior, la oficina de control interno recomienda a la interventoría absoluta diligencia de verificación, asesoramiento y acompañamiento al concesionario en la adquisición de disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios requeridos para la ejecución de las intervenciones de la unidad funcional de inicio ya que esto condiciona el inicio de la fase de construcción. Asimismo, se recomienda continuar con el acompañamiento en actividades que puedan facilitar la adquisición de predios en el proyecto.

9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de auditar y analizar los diferentes componentes se presentan las siguientes anotaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría, como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la ANI con el mismo.

Para la presentación del plan de mejora se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del presente informe, periodo en el cual la supervisión formulará los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico dsaenz@ani.gov.co para su revisión y aprobación.

⁴² Radicado ANI No. 2017-409-084139-2 del 9 de agosto de 2017.



La oficina de control interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Lo anterior en respuesta al procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)".

9.1 No Conformidades

9.1.1 Para la interventoría

1. Se evidenció que no se estima y no se verifica la confiabilidad de los equipos de control de tránsito del concesionario con un procedimiento que dé certeza del cumplimiento a la confiabilidad mínima definida en la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría, de 99%.
2. No se ha verificado, en las auditorías de sistemas, el correcto funcionamiento de los equipos de control de tráfico en la caseta de peaje El Carmen, contrariando las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría.
3. No se ha verificado y evaluado la información producida por las aplicaciones, software y sistemas de información en el peaje El Carmen, impidiendo el cumplimiento de las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría.
4. No se han advertido a la ANI sobre el incumplimiento de la obligación contractual del concesionario respecto al control de equipos en el peaje El Carmen, contrariando las obligaciones definidas en la sección 5.3.3 (e) de la metodología y plan de cargas de trabajo del contrato de interventoría. Las observaciones sobre este tema se han consignado únicamente en el libro de novedades disponible en esta estación de peaje.
5. En los informes mensuales de interventoría no se presenta la descripción del cumplimiento de las obligaciones del concesionario para el componente de aforo y auditoría, lo cual es una obligación definida en el numeral 5.4.1 (iv)(b) de la metodología y plan de cargas de su contrato. Únicamente se entregan los resultados de los aforos del concesionario y de la interventoría, así como los resultados de las auditorías de los peajes sin análisis y recomendaciones claras para la Entidad.
6. No se cumplió la medición semestral de retroreflectividad horizontal y vertical. Según el informe mensual de interventoría No. 24 esta no pudo ejecutarse en julio de 2017 debido a la falta de disponibilidad de equipos por parte del subcontratista. Lo anterior evitó la verificación total, y oportuna, de los niveles de servicio para la etapa preoperativa en la que se encuentra el proyecto, definidos en la tabla 3 del apéndice técnico 4 del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 007 de 2015, y genera un incumplimiento de la interventoría, al considerar la sección 6.2 (j) de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría, según la cual en todo momento el interventor será responsable de



realizar las mediciones de los indicadores con la periodicidad y estándares de calidad solicitados por la ANI.

9.1.2 Para la supervisión

1. No se han reportado los incumplimientos de la interventoría relacionados con la ausencia de seguimiento y control a los equipos, sistemas y aplicativos instalados en el peaje El Carmen.
2. Se debe reforzar la coordinación y enlace con la administración ya que no hay justificación para que esta última no haya ratificado la decisión de la resolución No 0266 del 28 de febrero de 2017, relacionada con multas tasadas al concesionario, por incumplimientos a las condiciones precedentes a la fase de construcción, teniendo en consideración dos elementos de juicio: 1) la administración se basó en informes de interventoría y de supervisión, así como conceptos jurídicos y de otra índole, que seguramente, no serán revertidos; razón por la cual, no se entiende la dilatación en la decisión de la impugnación y 2) si bien el plazo establecido para la decisión del recurso de reposición no se ha violado, se debe entender que el tope establecido en la Ley 1437 de 2011 es el máximo, pudiendo la administración resolverlo con anterioridad. En este sentido, la administración podría pronunciarse con antelación para evitar que el concesionario, que podría estar violando eventualmente el contrato, y más aún con temas tan graves, como el incumplimiento a la acreditación del cierre financiero, participe en procesos de selección contractual con el país, que a la larga podría generar una cadena de incumplimientos en diferentes contratos con el Estado.

9.2 Recomendaciones

9.2.1 Para la interventoría

1. A manera de buena práctica y con el fin de que el equipo de trabajo adquiera conocimiento integral, se podría implementar un cronograma de capacitaciones sobre temas asociados a la ejecución del proyecto, tales como generalidades de contratos de APP, las cuales pueden ser lideradas por la dirección y las subdirecciones del equipo interventor.
2. Indicar en los informes mensuales de interventoría los radicados ANI de las comunicaciones que allí se referencian, lo cual facilitaría la búsqueda de estas últimas al interior de la Entidad.
3. Presentar las facturas junto con los informes mensuales ya que ello es una obligación dispuesta en la sección 5.4.1 de la metodología y plan de cargas de trabajo.
4. Continuar con el asesoramiento y acompañamiento a intervenciones por en las que ha habido participación de terceros, tales como las obras del Fondo de Adaptación en el tramo Puerta de Hierro – Palmar de Varela, las intervenciones al disipador de energía en el



cauce del puente Giraldo y el fallo de la acción popular asociada a la construcción de una alcantarilla entre el K92 y el K93 de la troncal occidental.

5. Verificar el cumplimiento a las observaciones de la CGR a las obras del Fondo de Adaptación en el tramo Puerta de Hierro – Palmar de Varela.
6. Con el fin de fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, se podrían realizar videos mensuales, que pueden ser publicados en su página de internet o en un canal de *youtube*, en el que se muestra el estado de la vía, de acuerdo con lo estipulado en el programa de la secretaría de transparencia de la Presidencia de la República "Rodando la Vía".
7. Se podrían fomentar intervenciones diferente a la metodología *tapa huecos*, con el fin de generar un mejor comportamiento del pavimento asfáltico, tales como parcheo, bacheo y capas de nivelación.
8. Conciliar el inventario físico con el inventario contable reportado por el concesionario. Para tener registro de este ejercicio, se recomienda suscribir las actas de verificación correspondientes.
9. Determinar, con el acompañamiento de la ANI, el perjuicio causado y la correspondiente suma que debe ser asumida por el concesionario por incumplimientos en el fondeo a las subcuentas de redes y de interventoría y de supervisión.
10. En la etapa de construcción, hacer seguimiento a los ingresos y egresos por unidad funcional.
11. Continuar con la gestión de asesoría y acompañamiento que requiera el concesionario para obtener la acreditación del cierre financiero, tales como mesas de trabajo para solucionar las diferencias que se tengan entre las partes en relación con la no objeción a los estudios y diseños que han dado lugar a la tasación de multas.
12. Se podría adicionar en el contenido jurídico de los informes mensuales de interventoría una matriz con la trazabilidad de los periodos de cura solicitados a la ANI.
13. Se recomienda a la interventoría total acompañamiento a la actualización de los PAGA y de los permisos ambientales, con el fin de evitar atrasos en esta gestión generen inconvenientes para dar inicio a la fase de construcción.
14. Implementar seguimiento exhaustivo a la materialización de sobrecostos en el proyecto. A partir de un primer ejercicio se evidenció la posibilidad de que se presenten sobrecostos superiores al 200% de la subcuenta de compensaciones ambientales. Lo anterior con el fin de generar alertas tempranas y medidas preventivas en la ejecución del proyecto.
15. Continuar con la gestión que demande la ejecución de la variante en el municipio del Carmen de Bolívar, principalmente social, con el fin de evitar impactos negativos en el



proyecto y dar cumplimiento al alcance definido en el contrato de concesión No. 007 de 2015.

16. Absoluta diligencia de verificación, asesoramiento y acompañamiento al concesionario en la adquisición de disponibilidad del 40% de la longitud efectiva de los predios requeridos para la ejecución de las intervenciones de la unidad funcional de inicio ya que esto condiciona el inicio de la fase de construcción.

9.2.2 Para la supervisión

1. Con el fin de fomentar el cumplimiento a los principios de transparencia y acceso a la información pública definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, se recomienda a la supervisión del proyecto dar respuesta oportuna a las encuestas de satisfacción de cliente que solicite la interventoría, lo cual aportará al proceso de mejora continua que este último tiene definido en su plan de calidad.
2. Promover una solución a la discrepancia que existe entre la interventoría y el concesionario en relación con el identificador E8 (estado de márgenes, separados central, área de servicio y corredor del proyecto). Se evidenció que el concesionario lleva a cabo la limpieza general en una franja de 4.0 m a partir de los bordes de berma exterior; no obstante, la interventoría ha solicitado que esta gestión se debe llevar a cabo a lo largo y ancho de la zona de influencia del corredor vial del proyecto.
3. Solicitar a la vicepresidencia de estructuración que en el cuarto de datos de la ANI se presente la información referente a los estudios con los que la Entidad invitó a participar en el proceso de selección de contratistas para el proyecto Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, descritos en el artículo 11 de la Ley de asociaciones público privadas, 1508 de 2012, con el fin de promover el principio de la divulgación proactiva de la información, definido en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública Nacional.
4. Se podría gestionar al interior de la Entidad para que en todo momento se cuente con el personal del equipo de supervisión ya que se evidenció ausencia de apoyo técnico e inconvenientes con la presencia del apoyo ambiental.
5. Evaluar y valorar, junto con la interventoría y el concesionario, el impacto financiero que causa el desplazamiento de la fase de construcción.
6. Llevar a cabo seguimiento detallado al límite máximo total del valor de las multas que pueden ser impuestas al concesionario debido a que llegar al límite implicaría la caducidad del contrato de concesión.

9.3 Buenas Prácticas y observaciones



9.3.1 Buenas prácticas

1. La interventoría ha adoptado, desde 2015, un plan de calidad exclusivamente para el proyecto Puerta del Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, acorde a los requisitos de la norma técnica colombiana (NTC) – ISO 9001:2008, el cual tiene un plan operativo por procesos. En este plan, se presentan las responsabilidades de cada uno de los cargos definidos para el proyecto.
2. Por parte de la firma interventora, se ha adoptado un plan de inspección para los diferentes componentes del proyecto. Se detallan las actividades de verificación, así como responsable y frecuencia. Este plan se presenta matricialmente en el anexo 6 del plan de calidad de interventoría. Se evidenció que tiene múltiples criterios de verificación que se presentan en la matriz de evaluación de desempeño (MED) elaborada por la oficina de control interno de la ANI.
3. Se ha diseñado e implementado, por parte de la interventoría, una lista de chequeo para evidenciar el cumplimiento del concesionario en relación con los requisitos precedentes para el inicio de la fase de construcción, la cual se actualiza periódicamente y se presenta en los informes mensuales de interventoría dentro del capítulo *actividades desarrolladas por la interventoría*.
4. Para intensificar la gestión de seguimiento y control, la interventoría ha implementado herramientas de seguimiento y control permanentes a la gestión técnica y operativa adelanta el concesionario, tales como bitácoras diarias e informes semanales.
5. La interventoría reporta mensualmente a la ANI el avance global del contrato de concesión, teniendo en cuenta el estado de cumplimiento del concesionario en relación con las obligaciones en cada uno de los componentes, lo que se evidencia con múltiples herramientas detalladas en los informes de interventoría, tales como: matrices sobre el estado de los procesos sancionatorios y multas, y de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción.
6. El seguimiento ambiental de la interventoría a los trabajos y procedimientos realizados por el concesionario es exhaustivo. Para ello ha diseñado y ha implementado un formato que hace parte de su plan de calidad (R 4.9-3-0-9), en el que se reporta la implementación de las medidas de manejo ambiental. Allí se señalan las inconformidades identificadas mensualmente en los trabajos del concesionario, sobre las que se manejan indicadores porcentuales y gráficas de cumplimiento.

9.3.2 Observaciones

1. En el capítulo 7.3 se detallan las consideraciones de la oficina de control interno con respecto a los temas específicos tratados durante la auditoría: estado de las condiciones precedentes para dar inicio a la fase de construcción y controversia entre el concesionario y la ANI.



- 2. Se emiten observaciones a cada uno de los componentes evaluados en el capítulo 8.1.
- 3. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de control interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de 72.17 sobre 100, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Con un muy cordial saludo,

DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de control interno

Proyectó: Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de control interno. *DL*
Revisó: Ing. Ivan Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de control interno. *IM*