Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2016-102-007615-3
Fecha: 20/06/2016 14:45:29->102
FUN: GERMAN CORDOBA ORDON-600
Anexos:Informe (25 folios)

Bogotá D.C

PARA: **GERMÁN CÓRDOBA ORDÓÑEZ**
Vicepresidente Ejecutivo

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

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Bosa – Granada – Girardot (PEI 6)

Respetado doctor Córdoba:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Bosa – Granada – Girardot (PEI 6) realizada los días 25, 26 y 27 de mayo de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Buenas prácticas/ Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Bosa – Granada – Girardot (PEI 6)	5*	11*	13*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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

Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

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

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el término 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.: Andrés Renaldo Silva Villegas – Gerente de Infraestructura de Transporte
Luis Antonio Rodríguez - Supervisor del proyecto

Andrés Figueredo Serpa – Vicepresidente de Gestión Contractual

Camilo Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración

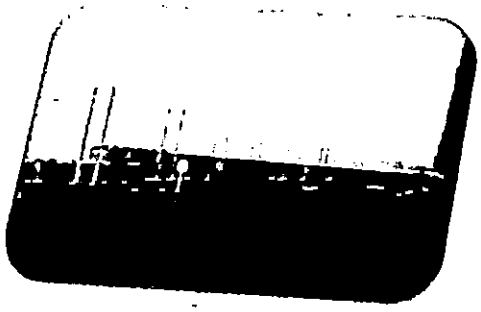
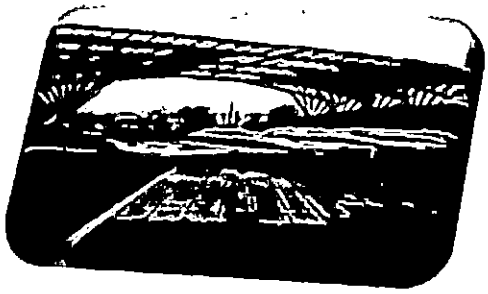
Anexo: Informe 25 Folios
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno NFV
Nro. Borrador: 2016102001410 9

Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte

Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Bosa – Granada – Girardot (PEI 6)

2016

MinTransporte
Ministerio de Transporte

CONTENIDO

1. OBJETIVOS 4
2. ALCANCE 4
2.1. Componentes Analizados 4
2.2. Información de Contratos 5
3. METODOLOGÍA 7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 8
5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES 8
5.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría 20
5.2 Descripción del proyecto a auditar 21
5.3 Temas abordados de manera específica: 24
5.3.1 Procedimiento con el cual se llevó a cabo el proceso de reversión y la ejecución del cronograma de liquidación 24
5.3.2 Inventario vial final e informe de índice de estado del corredor 25
5.3.3 Pendientes técnicos, prediales, sociales y ambientales del proyecto que se están adelantando para el proceso de liquidación. 28
5.3.4 Procesos jurídicos y judiciales en el transcurso del proyecto. Seguimiento al tercer Tribunal de Arbitramento 31
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR ... 32
6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría 35
6.1.1 Desempeño del componente administrativo. 37
6.1.2 Desempeño del componente técnico 39
6.1.3 Desempeño del componente ambiental 40
6.1.4 Desempeño del componente predial 41
6.1.5 Desempeño del componente financiero 42
6.1.6 Desempeño del componente jurídico 42
6.1.7 Desempeño del componente social 43
7.1 No Conformidades 44
7.1.1 Para la Interventoría 44
7.1.2 Para la Supervisión 44
7.1.3. Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual (Coordinación Estrategia Contractual y Permisos)45
7.2 Recomendaciones 45

7.2.1. Para la Interventoría 45
7.2.2. Para la Supervisión 46
7.2.3. Para la Vicepresidencia de Estructuración 46
7.3 Buenas prácticas y observaciones 47

INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados 5
Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión 6
Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot S.A. 6
Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora 6
Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora 7
Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República 8
Tabla 7 –Antecedentes actuaciones otras instancias de control 9
Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance 10
Tabla 9 – Temas programados para la Auditoría 20
Tabla 10. Condenas económicas en favor de la ANI 29
Tabla 11. Resultados de calificación MED de octubre de 2013 33
Tabla 12. Resultados de calificación MED de agosto de 2014 33
Tabla 13. Resultados de calificación MED de febrero de 2015 34
Tabla 14 – Resultados de calificación MED de mayo de 2016 34

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-Mapa del Proyecto 23

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

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

1.2 Objetivos Específicos:

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

- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la Agencia respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, Bosa-Granada-Girardot, las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio CIC 2012.

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

- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la revisión realizada por parte de la Oficina de Control Interno en diciembre de 2015 y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

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

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedente, estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas de REVERSIÓN y LIQUIDACIÓN asociadas al objeto del contrato de concesión que venía realizando la Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio CIC 2012, en virtud del contrato 085 de 2012.

De acuerdo a lo anterior, se tuvieron en cuenta los alcances propios de un proyecto carretero, tales como: componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por cuarta ocasión a la misma interventoría, lo cual permite ver una comparación de las actuaciones del Consorcio CIC 2012, en la cual se denota la trazabilidad de las actuaciones referida a los componentes analizados y a las recomendaciones planteadas al proyecto.

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

- Manual de evaluación del desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Criterios de evaluación matriz MED (Matriz de Evaluación de desempeño) para los modos: Carretero, aeroportuario, portuario y férreo. EVCI-M-003
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Manual de interventoría y supervisión GCSP-M-002
- Guía para la construcción de informes de interventoría EVCI-I-001

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

2.2. Información de Contratos

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la ejecución de las obras de construcción y rehabilitación, la operación y el mantenimiento de dichas obras, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INCO dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial "Bosa - Granada - Girardot"	No. GG-040 de 2004	Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot S.A
Interventor	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, contable, financiera, jurídica, administrativa, operativa, medio – ambiental y socio – predial, del contrato de concesión No. GG-040 de 2004 y demás documentos que los modifiquen, adicionen o complementen para la concesión vial Bosa - Granada - Girardot	No. 085 de 2012	Consorcio CIC 2012
Supervisor	Profesional de planta Experto G3-08	Resolución 031 de 2016	Ing. Luis Antonio Rodríguez

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Abril de 2016

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción	2 de julio de 2004
Fecha de terminación inicial	24 de agosto de 2020*
Plazo actual estimado de contrato (años)	16*
Fecha acta de inicio	24 de agosto de 2004
Inicio de la etapa de preconstrucción	24 de agosto de 2004
Inicio de la etapa de construcción	25 de agosto de 2005*
Iniciación etapa operación y mantenimiento	25 de septiembre de 2012 *

*Fechas previstas en el Contrato GG-040 de 2004

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Abril de 2016

La composición de la concesión carretera, para el proyecto de concesión carretero Bosa - Granada - Girardot, se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot S.A.

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	Dirección de impuestos y aduanas nacionales - DIAN	24,99%
	BAPACOL S.A.S	0,01%
	Álvarez y Collins S.A.	25,00%
	Vergel y Castellanos	25,00%
	Alejandro Char Chaljub	25,00%
	TOTAL	100,00%

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Abril de 2016

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio CIC 2012
Representante Legal	Andrés Manrique Manrique
Valor inicial del Contrato	$ 11.012.084.020
Tiempo	53 meses
Fecha de Inicio del Contrato	10 de octubre de 2012
Fecha de terminación del Contrato	10 de abril de 2017

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Abril de 2016

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Consultoría Colombiana S.A	70,00%
Investigación y Control de Calidad S.A	25,00%
PCA Proyectistas civiles asociados LTDA	2,50%
Yolanda Cabrera	2,50%
TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Abril de 2016

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

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

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

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento mediante memorando No. 2016-102-005702-3 del 4 de mayo y correo electrónico de la misma fecha. Cabe resaltar, que la información fue entregada oportunamente por el supervisor mediante memorando No. 2016-500-006187-3 del 17 de mayo.

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

Entrevistas: Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora en la ciudad de Bogotá con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas. De igual manera, se realizó reunión con el supervisor el día 20 de mayo de 2016, en donde se evidenció que se tiene un conocimiento amplio de todos los aspectos del proyecto e implementa gradualmente procedimientos de seguimiento al mismo. El 23 de mayo se asistió al Plan de regularización organizado por la supervisión. De igual manera, se realizó auditoría a la interventoría los días 25, 26 y 27 de mayo en las oficinas en la ciudad de Bogotá.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental, además de la evidenciada por la interventoría

Visitas de campo: No fue necesario realizar visita de campo, considerando que para la fecha de la auditoría, el corredor ya no está a cargo de la Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot S.A sino del INVIAS, en virtud del proceso de reversión que se llevó a cabo el 1 de mayo a las 00:00 horas.

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

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.[1]
- ✓ Ley 1150 de 2007, articulo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, articulo 83 y SS.
- ✓ Decreto 1510 de 2013, reglamentación del estatuto general de contratación.
- ✓ Ley 80 de 1993, articulo 32, numérales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato GG-040 de 2004, prorrogas, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 085 de 2012, anexos y apéndices)

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se revisaron los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Bosa - Granada – Girardot generados por la Contraloría General de la República y a la fecha se evidencia que el proyecto tiene 33 hallazgos en total, de los cuales 8 se encuentran en término y 25 tienen el 100% de cumplimiento.

Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2016	33	Plan de Mejoramiento Institucional	76%	76%

Fuente: Plan de mejoramiento institucional. Fecha de actualización: Mayo 31 de 2016.

Es importante mencionar que de acuerdo al informe de la Contraloría General de la República entregado a la ANI en el mes de mayo de 2016, se indicó que de los planes asociados a 8 de los hallazgos de este proyecto se consideraron no efectivos, razón por la cual es necesario reformular

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

las unidades de medida implementadas en el plan de mejoramiento. De igual manera, de los 25 hallazgos restantes cuyo avance registra el 100% de cumplimiento, 9 se encuentran declarados efectivos por la CGR y 16 a la espera de revisión por parte de dicha entidad.

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

Tabla 7 –Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Oficio No. 20164090100472 de 9 de febrero de 2016. Solicitud de información respecto al certificado de uso de los aportes equity, copia de otrosí 8, 15 y el adicional 1, y la explicación de por qué la Entidad considera que el concesionario realizó un aporte equity superior al pactado.	Mediante oficio No. 20161000039721 de 19 de febrero de 2016, se entrega la información solicitada.
	Oficio No. 20164090247942 de 30 de marzo de 2016. Solicitud de información respecto a la respuesta que dio la Entidad al derecho de petición radicado por el Sr. Luis Eduardo González.	Mediante oficio No. 20165000082821 de 5 de abril de 2016, se entrega la información solicitada.
	Oficio No. 20164090375502 de 10 de mayo de 2016. Solicitud de información respecto a la respuesta que dio la Entidad a la comunicación No. CABG-GR-2339-15 del 15 de diciembre de 2015.	Mediante oficio No. 20165000133211 de 17 de mayo de 2016, se entrega la información solicitada.
	Oficio No. 20164090396442 de 16 de mayo de 2016. Solicitud de información respecto a la respuesta que dio la Entidad a los diferentes requerimientos de la firma ACSA S.A	Mediante oficio No. 20161000139751 de 23 de mayo de 2016, se dio una respuesta parcial, en donde queda faltando la certificación de la fiducia. Mediante oficio No. 20161000144761 de 25 de mayo de 2016, se

[2] Sistema de gestión documental Interno - AGENCIA

		adjunta informe de la Fiduciaria de Occidente S.A
	Oficio No. 20164090396492 de 16 de mayo de 2016. Solicitud de información relacionada al predio de propiedad privada del Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Militares	Mediante oficio No. 20167060138051 de 20 de mayo de 2016, se entrega la información solicitada.
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Oficio No. 20164090207712 de 14 de marzo de 2016. Solicitud de información relacionada al proceso de reversión del proyecto.	Mediante oficio No. 20165000073061 de 18 de marzo de 2016, se entrega la información solicitada.
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de las evaluaciones realizadas desde octubre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

De igual manera, es importante resaltar que en el transcurso de la auditoría realizada los días 25, 26 y 27 de mayo, la interventoría y la supervisión entregaron documentación soporte adicional para el cierre de las no conformidades que componen el PMP, de tal forma que se incluyen dentro del avance que se presenta a continuación.

Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance

Numero	Recomendaciones y no conformidades dadas en auditorías anteriores	Observaciones	Avance %
	o Por el estado propio del proyecto, el componente financiero tiene una significativa importancia, más aun si se tiene en cuenta que el proyecto de concesión es de tercera generación. Por lo tanto, la Interventoría debe generar informes oportunos, claros y contundentes, con la información que se tenga para tal fin. Recordar que éste componente	En la auditoría se evidenció que la interventoría entrega dentro de los primeros 15 días del mes los informes financieros, los cuales se soportan	

	financiero tiene mucha incidencia dentro de los hallazgos vigentes de la Contraloría General de la República, generados desde el año 2009 y que deben ser solucionados de forma prioritaria. o Se deben dar los mecanismos internos en la Interventoría para efectos de poder utilizar hacia el beneficio del proyecto, la idoneidad y conocimiento de cada uno de los integrantes de su organización, dirigiéndolos de una manera gerencial, sistemática y organizada, por cada una de las áreas que componen los trabajos propios de una Interventoría. o La participación de los especialistas de Interventoría debe ser permanente y organizada por cada una de los temas que se están generando en el proyecto. o Para el punto anterior, se da especial recomendación sobre el apoyo del personal idóneo de la Interventoría sobre ésta especialidad. Además, se propone que con los profesionales de la ANI de ésta misma especialidad, exista total y permanente comunicación, para generar conceptos unificados y oportunos después del análisis de cada caso. La Interventoría debe ser el representante de la Agencia en todos los escenarios ante el concesionario.	con radicados ANI. Se evidenció que la interventoría viene realizando actividades como reuniones y capacitaciones para sus integrantes. Se verifica que se cuenta con el equipo mínimo requerido para la etapa del proyecto, el cual por estar en liquidación, la interventoría se encuentra modificando los porcentajes de dedicación de todo el personal, de tal manera que se cumpla con los requerimientos de la ANI.	
1544	o El componente técnico de la Interventoría debe ser fortalecido con estrategias de seguimiento y control regularizadas y que generen documentación o registros. Los lineamientos que deben partir de la Dirección de la Interventoría deben replicar en cada una de las especialidades y componentes de la organización. o Los informes de Interventoría deben contar con información gerencial a nivel de índices o indicadores que permitan evaluar aspectos importantes del proyecto. Estos indicadores por ahora no están estandarizados en la entidad, pero si es necesario que ésta Interventoría proponga y presente indicadores relevantes hacia la Entidad y hacia la misma Interventoría. o Se debe establecer y mejorar la consulta que sobre la documentación del proyecto se genera, entre concesionario, Interventoría y Agencia. Para ello, de	Se verifica que utilizan formatos y herramientas de seguimiento en el componente técnico. Se evidencia que en los informes mensuales, se adjuntan indicadores de gestión, de las funciones propias de la interventoría. Se observa que mediante la herramienta de gestión documental,	100%

1544	forma digitalizada y por medio de computadores, la Interventoría debe garantizar esta consulta importante. o Se deberá incluir dentro de cada informe mensual, una evaluación actualizada de los riesgos que se tengan en su momento, tanto del contrato de concesión como de Interventoría, con el ánimo de detectar acciones de mejora "a tiempo" dentro del desarrollo propio del objeto de concesión. o Se deben generar espacios de capacitación de todos los temas pertinentes del el proyecto hacia el personal de la Interventoría, ya que el conocimiento integral de los temas propios de una concesión, permitirán robustecer las labores de vigilancia y control que el EQUIPO DE INTERVENTORIA debe brindar. o El tema de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional es un tema ligado al componente ambiental, y que no se debe disminuir su control, dado que las Etapas Constructivas siguen en ejecución en varios sitios del corredor concesionado. Todo trabajo de operación y mantenimiento que se siga realizando por el concesionario, debe ser revisado y controlado a nivel SISO por parte de la Interventoría. o Del punto anterior, el componente de Planes de Manejo de Tráfico debe ser una tarea de permanente revisión y control por parte de la Interventoría. Se denotó que éste componente no está siendo controlado y verificado, dentro de los trabajos de construcción y mantenimiento que personal de concesionario realiza a lo largo del corredor. (Ver foto de informe fotográfico) o Solicitar y exigir la utilización el logotipo institucional de la ANI para que sea usado y mostrado en los vehículos de la Interventoría, en vallas informativas, en los postes de emergencia, en peajes etc. y en general en todo sitio donde sea visible para el ciudadano y/o usuario de la vía concesionada, así como en las vallas, zonas de peajes, básculas, oficinas de control y operación y en	se tiene recopilada toda la documentación desde 2009. Se verifica que se tiene implementada una herramienta de seguimiento a los riesgos del proyecto, la cual se actualiza y se incluye en el informe. La interventoría tiene un cronograma de capacitaciones para todo su personal, en función de sus especialidades. Se evidencia que se tienen implementados formatos seguimiento y verificación en el tema SISO, tanto para la concesión, como al interior de la interventoría. Durante la etapa de construcción y operación, se implementaron varios PMT`s a lo largo del corredor, en donde la interventoría aprobaba y verificaba su cumplimiento. Respecto a la implementación del logo de la ANI, se evidencia que en la etapa de construcción y operación, la	100%

	general en todo sector que pueda ser colocado el logotipo institucional de la empresa estatal encargada del desarrollo de los proyectos de concesión en el país. o La Interventoría tiene que estar revisando y solicitando la actualización de la información requerida en la página WEB del concesionario. Adicionalmente, aspectos propios de la operatividad y contenido de la página que sean susceptibles de mejora o complementación, como por ejemplo la inclusión de las resoluciones de restricción de tráfico pesado que va generando la entidad rectora en las fechas de festivos que van generándose en el transcurso del año.	interventoría tenía el logo en todos los EPP`s del personal y camionetas utilizadas en el proyecto. La interventoría tiene una página web que cumple con los requisitos exigidos contractualmente.	
1546	4. Con respecto a los diseños elaborados por el concesionario, la Interventoría debe ser mucho más incisiva y perseverante en conseguir la información del concesionario y por supuesto revisarla y dar puntos de mejora o complementación hacia el concesionario. Esta labor es fundamental en el desarrollo actual del contrato y debe ser estructurada de forma correcta e integral desde éste momento.	En la auditoría se verifica que la interventoría advirtió con anticipación sobre la no entrega oportuna de los estudios y diseños a cargo del concesionario, razón por la cual existen comunicaciones que explican los distintos incumplimientos hacia el concesionario. En vista de que el proyecto se encuentra en liquidación, y considerando que a la fecha no se cuenta con estudios y diseños definitivos, la interventoría se encuentra adelantando revisiones con cada uno de sus especialistas a todas las obras que quedaron parcialmente terminadas o sin	100%

		acabar, para cuantificar su valor.	
1547	5. La Interventoría deberá utilizar todos los mecanismos a su alcance, para que el concesionario logre eliminar las condiciones inseguras que se están dando en los diferentes frentes del proyecto del corredor concesionado. Es un factor de muy alto impacto que debe ser corregido inmediatamente, con participación activa y eficaz de la Interventoría del proyecto.	En la auditoría se evidencia que la interventoría envío comunicaciones en las que se solicita realizar actividades seguras al concesionario. Por otro lado, se observa que el concesionario da respuesta oportuna e implementa acciones de mejoramiento al respecto, las cuales se soportan mediante registro fotográfico e informes de verificación.	100%
1548	6. Se denota una exagerada implementación de publicidad que ha realizado el concesionario en el sector del peaje de Chusacá. Los sitios de peajes deben ser lugares armónicos y agradables para el usuario. Lo que en éste sitio se presenta es totalmente lo opuesto, razón por la cual se le solicita a la Interventoría una posición muy sustentada por escrita hacia el concesionario para mejorar éste tema. Se deberá realizar investigación a nivel de la forma como el modelo financiero tiene contemplado este ingreso de publicidad, se debe investigar en el Ministerio de Medio Ambiente sobre el tema de contaminación visual y en general, todo soporte que sirva para lograr mejorar el aspecto inconveniente que presenta actualmente este sitio de peaje.	En la auditoría se evidencia que la interventoría solicitó al concesionario el retiro de la publicidad en los peajes. Al respecto, se informa que a la fecha no hay publicidad, la cual se verifica con fotografías recientes.	100%
	Para el Supervisor A renglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto de la ANI, direccionadas en la época de la auditoría hacia el ingeniero Alberto Augusto Rodriguez Ortiz: a) Se debe realizar una nueva estructuración y reprogramación del Plan de Mejoramiento sobre los	El supervisor mediante correo electrónico del 08/06/2016, envía documentación soporte que evidencia gestión respecto al	100%

1827	hallazgos que todavía están vigentes para el proyecto en mención. El hecho de no contar con las soluciones definitivas para levantar los mencionados hallazgos, implican tareas y metas que deben ser informadas a la CGR, así como de una reprogramación de cada una de esas metas, aspecto que se debe dar total prioridad estando a dos (2) meses de la culminación del año 2013. En resumen las actividades que agrupan los hallazgos aún vigentes son: atraso en obras, señalización, falta de mantenimiento vial y construcción de puentes peatonales	cierre del PMI del proyecto. De igual manera, se anexan comunicaciones atendiendo los requerimientos de la CGR y la OCI	
1828	b) En análisis de los documentos presentados por el Supervisor, se encontró que las longitudes de los tramos no coinciden con las cantidades que figuran en el Contrato de Concesión GG-040-2004. Esta diferencia en la longitud de tramos podría acarrear diferencias en las cantidades de obras a realizar por el concesionario, toda vez que éstas últimas difieren en tipo y cantidad según los trayectos de la vía. A modo de ejemplo solamente entre los trayectos 6 y 7, se le están restando a la inversión del concesionario 1,45 Km de separadores tipo New Jersey. Por tal razón se deberá ajustar lo pertinente a fin de realizar un seguimiento y apoyo adecuado a nivel de la entidad, con el fin de hacer valer el principio el cual enuncia que lo construido deberá ser igual a lo contratado.	En la auditoría se verifica que esta situación se concilió mediante otrosí No. 22, razón por la cual los trayectos se dividieron en subtrayectos, lo que permitió que se cumplieran las obligaciones contractuales y las especificaciones técnicas en tramos más cortos, garantizando que se mejora el flujo de caja del proyecto.	100%
	c) En virtud de la falta de análisis de los estudios y diseños de obras por parte del interventor, que obedecen a la negativa de entregarlos por parte del concesionario, se hace necesaria una labor de coordinación interinstitucional por parte del supervisor, tal y como reza en la octava obligación de su contrato: "Realizar la gestión relacionada con la coordinación interinstitucional requerida entre la interventoría, autoridades territoriales y el concesionario que tengan injerencia en los proyectos del modo carretero". Vale la pena recordar que el Contrato de Concesión	El supervisor mediante correo electrónico del 08/06/2016, envía documentación soporte que evidencia gestión pór parte de la ANI, dentro de la cual se resaltan las comunicaciones en donde se imponen disminuciones al concesionario por incumplimientos	100%

1829	GG-040-2004 establece en apartes de su ítem 8.6., lo siguiente: "El Concesionario deberá elaborar y presentar al Interventor y al INCO diseños propios a nivel de detalle, para adelantar las Obras de Construcción y Rehabilitación que deban efectuarse en desarrollo de este Contrato, en los términos previstos en la CLÁUSULA 34 del mismo y de una clico ruta en el Trayecto 2, en el Trayecto 3, en el Trayecto 6, en el Trayecto 7 y en el Trayecto 10..." El anterior párrafo denota que es obligación del concesionario presentar los diseños y estudios antes del inicio de la obra, tanto al interventor como a la Agencia y no al finalizar, como se está presentando actualmente.	presentados en su momento. En vista de que el proyecto se encuentran en liquidación, y considerando que a la fecha no se cuenta con estudios y diseños definitivos, la interventoría se encuentra adelantando revisiones con cada uno de sus especialistas a todas las obras que quedaron parcialmente terminadas o sin acabar, para cuantificar su valor.	
1830	7.2. Para la Interventoría. Las principales observaciones y recomendaciones en el desempeño de la interventoría tratan sobre los siguientes puntos: a) La interventoría, en virtud de su naturaleza de vigilancia y control del contrato de concesión, deberá coordinar las actividades de cumplimiento del Plan de Mejoramiento vigente para levantar los hallazgos evidenciados por la Contraloría General de la República. Es necesario realizar un seguimiento de metas, verificar el cumplimiento de objetivos, plazos y reprogramar, si fuere el caso, en coordinación con los demás responsables, las actividades que no lograron cumplir efectivamente con el levantamiento de hallazgos determinados por las diferentes entidades de control.	En la auditoría se evidencia que la interventoría ha realizado acciones de acompañamiento y seguimiento sobre el particular, el cual se verifica dentro de los informes mensuales que se entregan a la ANI, en donde se incluyó un capítulo se seguimiento de los hallazgos de la CGR.	100%

1832	c) La interventoría debe hacer las gestiones pertinentes para poseer los detalles en plano de los diseños definitivos del concesionario, con el fin de realizar un correcto seguimiento constructivo de todos los componentes de la vía. En este aspecto el contrato de interventoría en su anexo 4, ítem 4.1.2.2., inciso b, expresa entre otras lo siguiente: "Ejercer la interventoría integral de los diseños y obras a llevar a cabo en el Contrato de concesión, en nombre de la Agencia, para lo cual podrá, en cualquier momento, exigir al Concesionario la información que considere necesaria, sin perjuicio de las demás revisiones y verificaciones que deba efectuar en cumplimiento del contrato de interventoría."	En la auditoría se verifica que la interventoría advirtió con anticipación sobre la no entrega oportuna de los estudios y diseños a cargo del concesionario, razón por la cual existen comunicaciones que explican los distintos incumplimientos hacia el concesionario. En vista de que el proyecto se encuentra en liquidación, y considerando que a la fecha no se cuenta con estudios y diseños definitivos, la interventoría se encuentra adelantando revisiones con cada uno de sus especialistas a todas las obras que quedaron parcialmente terminadas o sin acabar, para cuantificar su valor.	100%
1841	k) Es necesario que la interventoría diseñe e implemente procedimientos para verificar todo lo consignado en las fichas prediales. Esta no debe conformarse con la información reportada por el concesionario dentro de los expedientes, sino que debe realizar comprobación topográfica, verificación con dueños de predios e investigación en oficinas de instrumentos públicos de todo lo relacionado con las áreas adquiridas para la ejecución del proyecto de concesión.	En la auditoría se comprueba que la interventoría tiene implementados procedimientos y herramientas de verificación de las fichas prediales, y en general de las actividades relacionadas con el	100%

		aspecto predial del proyecto.	
1842	l) El interventor deberá diseñar e implementar las correcciones que deban realizarse con el fin de unificar la información del inicio y finalización de los diferentes trayectos de la concesión. Lo anterior debido a que en diversas fuentes de información se observó que las distancias no solo de los trayectos, sino también del proyecto en su totalidad, no coinciden con el Contrato de Concesión.	En la auditoría se verifica que esta situación se concilió mediante otrosí No. 22, razón por la cual los trayectos se dividieron en subtrayectos, lo que permitió que se cumplieran las obligaciones contractuales y las especificaciones técnicas en tramos más cortos, garantizando que se mejora el flujo de caja del proyecto.	100%
2635	4. Se debe vincular vigilantes con arma de dotación, previa verificación del salvoconducto del personal de vigilancia dispuesto en cada una de las estaciones.	En la auditoría se evidencia que la interventoría solicitó al concesionario dicho requerimiento. Al respecto, se informa que para la época de la no conformidad todos los vigilantes contaban con dotación, la cual se verifica con fotografías.	100%
2643	12. Se plantean observaciones en la revisión efectuada por la Interventoría a las casetas de Pesaje como: a. Realizar pruebas de repetitividad y de excentricidad a la báscula. b. Se recomienda llevar registro de los libros que se llevan en la caseta de pesaje (Manual de procesos, libro de novedades, libro de sobrepesos) c. Se debe verificar existencia de combustible	En la auditoría se evidencia que la interventoría realiza acciones de verificación de las básculas de pesaje, y se anexa en los informes mensuales.	100%

	c. Se debe verificar existencia de combustible disponible para las plantas e identificación de los sitios donde se almacena. d. Verificar equipos varios: sistema automático de impresión del peso, computador, programa de captura de datos funcionando, extintor.		
2644	13. Para los formatos de revisión a estaciones de peaje en la parte operativa se debe incluir en sus ítems de verificación: e. Permanencia de filas de automotores inferiores a lo exigido en el contrato. f. Estructuras. g. Señal con los pesos vigentes. h. Equipo de vigilancia permanente, certificado de calibración. i. Cumplimiento con el porcentaje mínimo de pesaje. j. Capacidad.	En la auditoría se evidencia que la interventoría realiza acciones de verificación de las estaciones de peaje, y se anexa en los informes mensuales.	100%
2648	8.2 Para el supervisor 1. Se debe entregar a la Oficina de Control Interno la revisión de los equipos entregados a la Policía de Carreteras, como son camionetas, motos, radares e impresoras.	En la Auditoría se evidencia que mediante la aplicación de auditorías de seguridad se han verificado estos aspectos.	100%
2735	3. Adelantar el cierre de hallazgos que se tienen contemplados en un porcentaje del 100% una vez sean validados por la Oficina de Control Interno y puedan ser puestos a consideración de la Contraloría General de la República; actualmente se encuentra 4 hallazgos con la totalidad del porcentaje completado.	El supervisor mediante correo electrónico del 08/06/2016, envía documentación soporte que evidencia gestión respecto al cierre del PMI del proyecto	100%

Vale la pena mencionar que la Oficina de Control Interno realizó una depuración y revisión detallada de todas las no conformidades asociadas a las auditorías técnicas desde el año 2012, para lo cual durante todo el mes de diciembre se organizaron reuniones y divulgaciones mediante correo electrónico.

De acuerdo al ejercicio anterior, el PMP técnico del proyecto inició el año 2016 con 16 no conformidades en estado "Pendiente"; por tal motivo y de acuerdo a las revisiones realizadas en la auditoría, el PMP actualmente está compuesto por 16 no conformidades en estado "Cerrado", lo que evidencia cumplimiento al 100% de las acciones de mejora implementadas por la interventoría y la supervisión.

5.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI. Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

Tabla 9 – Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	25/05/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	25/05/2016	9:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa.	25/05/2016	2:00 p.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; aforo y recaudo y técnica	26/05/2016	8:00 a. m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; predial, ambiental, social y jurídica	26/05/2016	2:00 p.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; financiera	27/05/2016	2:30 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	27/05/2016	5:00 p.m.

Se realizó revisión de la documentación con el supervisor el día 20 de mayo de 2016, en donde se analizaron las situaciones más críticas que se presentan en el proyecto. Se verificó cómo se realizó el proceso de reversión y cuál fue el procedimiento que adoptó la Entidad para la liquidación del contrato con la Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot S.A.

De acuerdo a la verificación documental de la información que se encuentra en la plataforma Project on line, se observó que no se tienen cargados los informes de supervisión en el transcurso del proyecto, ni los informes mensuales de interventoría desde mitad de 2015 a la fecha. De igual manera, se evidencia que el estado de la adquisición predial no se encuentra actualizado, considerando las acciones que actualmente se están realizando por parte de la ANI y la interventoría en la etapa de liquidación.

Adicional, se verificó que en la programación del proyecto no se muestra avance en etapas que ya surtieron su respectivo procedimiento, como lo son la de operación, mantenimiento y reversión, razón por la cual es necesario ajustar dichos porcentajes a los reales.

Es importante resaltar el acompañamiento que ha realizado el equipo de la supervisión durante la etapa de reversión, considerando que se lideraron mesas de trabajo con el concesionario para realizar todas las actuaciones requeridas, al igual que el seguimiento que se ha prestado a los hallazgos que a la fecha se encuentran vigentes por parte de la Contraloría General de la República; sin embargo, como se comentó en el capítulo 5 de éste informe, es necesario implementar nuevas unidades de medida para provocar la efectividad avocada a los 8 hallazgos que se consideraron no efectivos.

La auditoría de la interventoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio CIC 2012 en la ciudad de Bogotá. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI.

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

- Procedimiento con el cual se llevó a cabo el proceso de reversión y la ejecución del cronograma de liquidación
- Inventario vial final e informe de índice de estado del corredor
- Pendientes técnicos, prediales, sociales y ambientales del proyecto para el proceso de liquidación.
- Procesos jurídicos y judiciales en el transcurso del proyecto. Seguimiento al tercer tribunal de arbitramento.

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

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas de la interventoría, se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; de igual manera, se entregan registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

5.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto auditado es una concesión carretera de tercera generación; fue el primer contrato estructurado en el INVIAS y adjudicado por el INCO (ahora ANI), el cual conecta Bogotá con el municipio de Girardot y consta de 131.75 km aproximadamente. Es considerado uno de los corredores con más altos volúmenes de tránsito (pasajeros y carga pesada), y esto se debe a que es uno de los accesos desde el sur, occidente y centro del país a Bogotá.

Dentro del alcance del proyecto se encuentra la construcción de 110.94 km de doble calzada, 31.17 de rehabilitación de calzada existente, construcción de 17 puentes vehiculares, 34 puentes peatonales, variantes e intersecciones en los municipios de Fusagasugá y Melgar, glorieta en

Girardot, 12 pasos deprimidos mixtos, retornos, entre otros. El proyecto está dividido por 12 trayectos de la siguiente manera:

No.	Trayecto	Longitud del trayecto (km)
1	Limite Distrito – Soacha	4.21
2	Soacha – Te de San Miguel	4.55
3	Te de San Miguel – Te del Salto	1.99
4	Te del Salto – Alto de Rosas	7.50
5	Alto de Rosas – Silvania	24.90
6	Silvania – Fusagasugá	8.20
7	Fusagasugá – Chinauta	18.81
8	Chinauta – Boquerón	9.59
9	Boquerón – Melgar	17.15
10	Melgar – El Paso	14.30
11	El Paso – Intersección San Rafael	9.25
12	El Paso – Girardot	11.30

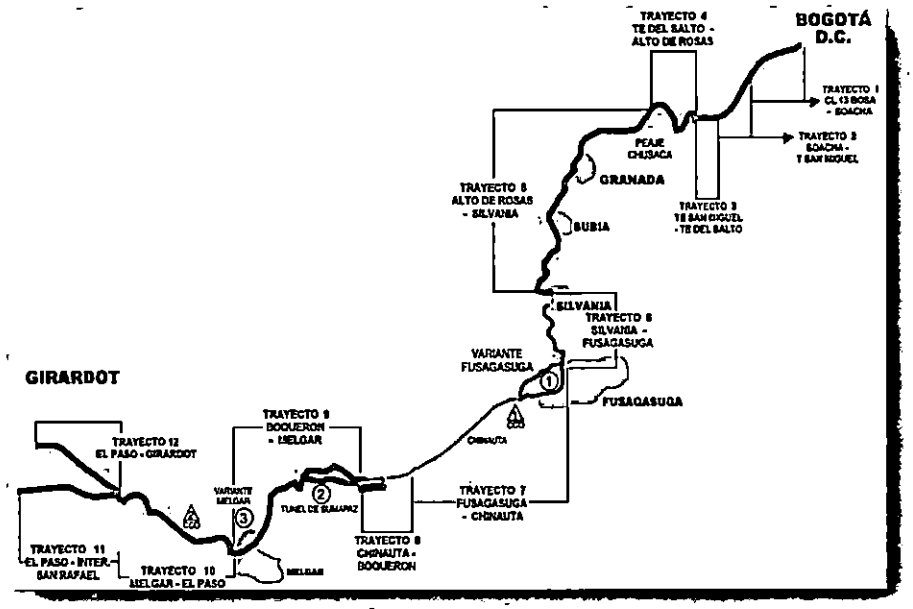
Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Abril de 2016

Es importante mencionar que el concesionario hizo entrega de los 110.94 km de doble calzada para el inicio de la etapa de operación y mantenimiento hasta abril de 2014, lo que significó que la etapa de construcción durara más de 10 años. De igual manera, se evidencia que quedaron sin ejecutar varias obras que hacían parte del alcance inicial del proyecto, razón por la cual harán parte de la liquidación como cobros a favor de la ANI. En virtud de lo anterior, y de acuerdo a la priorización de las obras faltantes que hizo la interventoría, serán incluidas por la Vicepresidencia de Estructuración en la nueva IP del tercer carril Bogotá – Girardot.

Debido a que el ingreso esperado del proyecto se cumplió el 31 de agosto de 2015 ($882.000 millones de 2004), y una vez surtido el procedimiento entre la ANI y el concesionario para llega a un acuerdo, el 1 de mayo a las 00:00 horas la ANI asumió la reversión del corredor e inmediatamente trasladó la operación del mismo al INVIAS. Cabe aclarar que en este proceso no participó el concesionario, razón por la cual el acta de entrega de la vía no tiene firma ni aceptación por parte del mismo.

Actualmente el corredor está siendo operado por INVIAS el cual, mediante un contrato macro con la empresa Odinsa S.A, realiza el recaudo de los dos peajes. De igual manera, y como plan de contingencia, se realizó un contrato con la empresa Grupo SIMS la cual se encarga de la operación del Túnel de Sumapaz.

Ilustración 1- Mapa del proyecto



Fuente: Presentación resumen del proyecto – Interventoría CIC 2012

De acuerdo al plan de auditoría, se asistió al plan de regularización del 23 de mayo y se realizó la visita a la interventoría los días 25, 26 y 27 de mayo, en donde se evidencia que, a la fecha, quedan temas técnicos, sociales, prediales y ambientales pendientes de resolver por parte del concesionario, los cuales son necesarios finalizar para conseguir la correcta liquidación del contrato.

Se verifica que actualmente se encuentra en proceso el tercer tribunal de arbitramento, el cual fue instaurado por el concesionario el 14 de julio de 2015, y tiene dentro de las pretensiones principales declarar que el ingreso esperado es de $1.202.676 millones (pesos del 2004), razón por la cual no debió haberse realizado el proceso de reversión el 1 de mayo de 2016. Al respecto, la supervisión informa que está suspendido hasta el 30 de junio y la Entidad se encuentra adelantando todos los procesos administrativos al respecto.

De igual manera, se está considerando la posibilidad de realizar la liquidación del contrato dentro del mismo tribunal, de tal manera que se dirima toda inconsistencia de una manera más expedita y se lleguen a acuerdos por las partes.

5.3 Temas abordados de manera específica:

5.3.1 Procedimiento con el cual se llevó a cabo el proceso de reversión y la ejecución del cronograma de liquidación

El proceso de reversión inició el 1 de marzo de 2016, mediante notificación de la ANI al concesionario informando que, debido a que se había obtenido el ingreso esperado del proyecto el 31 de agosto de 2015 ($882.000 millones de 2004), se iniciarían todas las actividades tendientes a la reversión y liquidación del contrato. Cabe aclarar que, desde esta fecha hasta la notificación de reversión, se llevaron a cabo varias reuniones entre la ANI, el concesionario y la interventoría, promoviendo eventuales acuerdos particularmente en lo que respecta a la definición de la fecha en que se iniciaría el proceso de reversión y cuáles serían los compromisos de las partes para realizar el procedimiento exitosamente. Sin embargo, se evidencia que el concesionario siempre informó su desacuerdo por la decisión de la ANI, indicando que el ingreso esperado no era de $882.000 millones, sino de $1.202.676 millones, razón por la cual no participaría en el proceso.

Por tal motivo, y en vista de que el concesionario no estaba dispuesto a realizar los inventarios viales, la ANI solicitó a la interventoría iniciar desde enero de 2016 el levantamiento de inventarios de todo el corredor, considerando todos los bienes que serían revertidos al Estado. Para tal fin, se instalaron comités de seguimiento en donde se estableció un cronograma de reversión de 50 días calendario (iba hasta el 20 de abril). En éstos comités participaron la interventoría, la policía de carreteras, el INVIAS y la ANI.

El concesionario no asistió a la mayoría de los comités, y sólo hasta el 31 de marzo accedió a participar, por lo que se modificó el cronograma a 60 días calendario (hasta el 30 de abril). Es importante mencionar, que dicha novedad se realizó debido a que el concesionario no había dado permiso para levantar inventarios en las zonas como peajes, CCO, estaciones de pesaje y el túnel de Sumapaz.

Como se había informado, el 1 de mayo a las 00:00 horas se hizo efectiva la reversión, en donde la ANI entregó el corredor al INVIAS para su respectiva operación y mantenimiento. Cabe aclarar, que el acta de entrega del concesionario a la ANI no cuenta con la firma del representante legal del concesionario, alegando que los inventarios no habían sido realizados y revisados por ellos.

Por último, es de resaltar la presencia del equipo de comunicaciones de la ANI durante todo el proceso, de tal manera que se tienen filmaciones y registros fotográficos que permiten evidenciar que se llevó a cabo un procedimiento transparente.

Foto 5. Túnel de Sumapaz	Foto 6. Peaje Chusacá
Verificación del inventario del Túnel de Sumapaz para el proceso de reversión	Recibo del peaje Chusacá por parte del INVIAS.

Fuente: Presentación resumen del proyecto – Interventoría CIC 2012

5.3.2 Inventario vial final e informe de índice de estado del corredor

La interventoría inició en enero de 2016 el proceso de levantamiento de inventarios de cada uno de los bienes que hacen parte del corredor y serían revertidos al Estado. Para tal fin, dispuso de un equipo de 10 personas y un ingeniero supervisor, los cuales dieron cumplimiento a los formatos establecidos en el Manual de reversión de la ANI.

Durante el tiempo que se efectuó dicha actividad, se realizaron informes semanales que mostraban el avance por parte de la interventoría, los cuales sirvieron de instrumento para evaluar el proceso y tomar decisiones durante los comités de reversión.

El 7 de abril de 2016 la interventoría oficializó mediante comunicado No. 2016-409-027469-2 y entregó todos los inventarios requeridos para el proceso de reversión, los cuales son:

- Técnicos:
  - Corredor vial.
  - Señalización vertical
  - Defensas metálicas
  - Cunetas
  - Muros
  - Obras de drenaje
  - Puentes vehiculares
  - Pasos deprimidos mixtos
  - Puentes peatonales
  - Vehículos
  - Losas de los peajes

- Sociales y prediales:
  - Centros educativos
  - Linderos de los municipios
  - Inventario predial
  - Acciones sociales

- Ambientales:
  - Permisos ambientales
  - Documentos y permisos vigentes

Una de las actividades adicionales en el proceso surgió, debido a que el INVIAS solicitó algunos inventarios diferentes a los de la ANI, por lo que la interventoría debió incluir estos formatos dentro de sus entregables. Estos son:

- Intersecciones
- Bordillos y sardineles
- Filtros y drenes
- Zanjas de coronación y bajantes
- Zonas de rocería
- Taludes inestables
- Sitios críticos
- Marcas viales
- Señalización horizontal.

Respecto a lo anterior, se recomienda que la ANI analice con detenimiento los formatos solicitados por el manual de reversión, ya que se evidencia que se deja sin inventariar una serie de elementos importantes del corredor, principalmente los relacionados a obras de estabilización, drenajes en la vía y señalización.

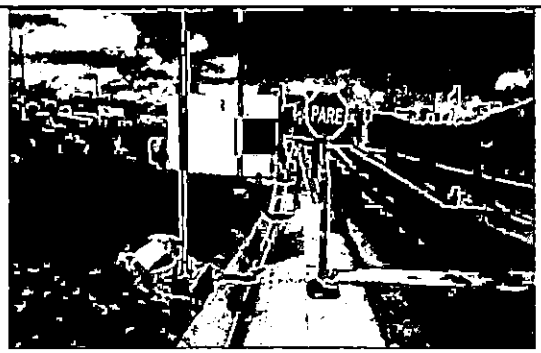
Por otro lado, y debido a que el concesionario permitió el ingreso de la interventoría a las zonas faltantes la última semana de abril, el 28 de abril se hace entrega de los inventarios faltantes como:

- Inventario de peajes (Chusacá y Chinauta) y Software en los CCOs, peajes y pesajes
- Señalización estaciones de peajes (Chusacá y Chinauta)
- Inventarios Básculas de pesaje (Fusagasugá y Salero)
- Inventarios CCOs (Fusagasugá, Esmeralda y Túnel)
- Inventario Túnel del Sumapaz
- Vehículos especiales

Cabe aclarar que, a la fecha de la auditoría, el concesionario no había hecho entrega formal a la ANI de los vehículos especiales utilizados para la operación del corredor, alegando que no son de propiedad de ellos sino que tenían vigente un contrato de arrendamiento, razón por la cual en el momento de la reversión no tenían disponibilidad de equipos. Sin embargo, se informa que debido

a las comunicaciones enviadas por la ANI solicitando dicha entrega, el concesionario está dispuesto a entregar los vehículos como carro de bomberos, carro talleres, grúa macho, grúa planchón y ambulancias en el mes de junio. De no presentarse dicha acción, serán cobrados a favor de la ANI en la liquidación del contrato.

Además, y en vista de que el corredor se encuentra en operación y mantenimiento a cargo del INVIAS, se están utilizando los vehículos especiales que hacen parte del contrato que tiene la entidad con la empresa Grupo SIMS, de tal manera que se supla con los requerimientos de los usuarios del corredor.

Foto 1. Alcantarillas	Foto 2. Puentes vehiculares
Verificación del inventario vial del corredor.	Verificación del inventario vial del corredor.
Foto 3. Carro de bomberos	**Foto 4. Báscula de pesaje**
	
Verificación del inventario vial del corredor.	Verificación del inventario vial del corredor.

Fuente: Presentación resumen del proyecto – Interventoría CIC 2012

Por otro lado, la interventoría realizó la medición del índice de estado de todo el corredor en el mes de diciembre de 2015, el cual evidenció que no cumple con lo requerido contractualmente, al arrojar un resultado de 3.9. Al respecto, se verifica que durante la ejecución del proyecto sólo se firmaron actas de recibo satisfactorio por la interventoría de los tramos 2, 3 y 10; los demás tramos, no presentaron cumplimiento del 100% de las actividades, por lo que en teoría nunca entraron en la etapa de operación y mantenimiento; sin embargo, se evidencia que el concesionario realizaba parcialmente algunas actividades de mantenimiento en el corredor.

A pesar de lo mencionado anteriormente, se verifica que en varias comunicaciones e informes mensuales, la interventoría informó que el concesionario no cumplía con el índice de estado solicitado de 4.5, por lo que se solicitó la intervención de los tramos afectados. No obstante, se evidenció el incumplimiento reiterativo por parte de la concesión, por lo que se aplicó el procedimiento de disminución de ingresos de acuerdo con los términos contractuales, el cual hace parte de las 38 disminuciones que se realizaron durante todo el proyecto.

Por lo anterior, es necesario que la Entidad considere el estado actual en el que se encuentra la vía y tome las precauciones pertinentes respecto a las actividades que deberá realizar el concesionario que se le adjudique la nueva IP del tercer carril Bogotá – Girardot, teniendo en cuenta que para la época (aproximadamente agosto de 2016) el corredor posiblemente se encuentre más deteriorado.

Es importante considerar que el INVIAS ha informado que no cuenta con el presupuesto suficiente para ejecutar actividades de mantenimiento, por lo que al ser un corredor con un volumen de más de 25.000 carros por día (TPD), es necesario realizar parcheos, limpieza de cunetas, rocería, entre otros.

Actualmente, la interventoría se encuentra realizando una cuantificación de cuáles y a cuánto ascendería el costo de las actividades que debieron realizarse por parte de Autopista Bogotá – Girardot S.A en la etapa de operación y mantenimiento, de tal manera que se cumpliera con el índice de estado requerido de 4.5. Este ejercicio permitirá conocer un valor estimado del OPEX del proyecto, con el fin de incluirlo dentro de los costos a favor de la ANI en la liquidación del contrato.

5.3.3 Pendientes técnicos, prediales, sociales y ambientales del proyecto que se están adelantando para el proceso de liquidación.

Una vez surtido la etapa de reversión, y considerando que la interventoría y el equipo de la supervisión de encuentran adelantado procedimientos para la liquidación del contrato, se evidencia que existen una serie actividades pendientes las cuales se mencionan a continuación:

- **Técnicos:**
  - La interventoría se encuentra realizando un balance general del cumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario durante el proyecto, considerando la identificación y cuantificación de las obras que nunca se ejecutaron o que quedaron en un porcentaje menor al 100% de cumplimiento. Esto servirá para tener un valor aproximado de los cobros a favor de la ANI en el tercer tribunal de arbitramento o en la liquidación del contrato, según lo defina la Entidad.

  - De acuerdo al laudo proferido el 13 de enero de 2016, como resultado de los tribunales de arbitramento 1 y 2, se dictaminó una condena económica a favor de la ANI por un valor aproximado de $80.000 millones la cual está discriminada de la siguiente manera:

Tabla 10. Condenas económicas en favor de la ANI

Condenas económicas en favor de la ANI	Valor
1. Diferencia entre lo Construido vs. Obligación contractual (Variante Boquerón)	32.125.469.774,00
2.Restablecimiento económico del contrato a favor de la ANI por ejecución tardía obras otrosí 8 (Trayecto 1, peatonales y pasa ganados)	10.873.556.053,00
3. Restituir el mayor valor pagado de vigencias futuras opex 2010-2012	3.628.230.000,00
4. Incremento en el valor de predios por dejar vencer los avalúos	22.750.576.634,00
5. Predios adquiridos por Error	931.421.885,00
6. Mayores costos de interventoría	199.711.311,00
7. Por la no construcción de 10 paraderos	4.770.378.151,00
8.Condena en costas Tribunal 1	1.573.890.796,00
9. Condena en costas Tribunal 2	2.293.322.304,00
Total	**79.146.556.908,00**

Fuente: Informe mensual de interventoría del mes de abril – CIC 2012

Al respecto, la interventoría se encuentra analizando el tiempo de ejecución y las actividades necesarias para ejecutar las obras que quedaron en el laudo, como son la estabilización de taludes, los nichos de parqueo, revestimiento del túnel ventana, entre otros.

- La interventoría se encuentra acompañando a la ANI en las mesas de trabajo que se tienen con la Alcaldía de Soacha, ya que el concesionario ejecutó obras en el municipio como rampas peatonales, espacio público, entre otros, y a la fecha no se cuenta con un acta de recibo a satisfacción por el mismo.

  Esto se debe a que las obras no fueron entregadas al momento de su construcción, y hoy en día se encuentran deterioradas debido a que no se tiene un responsable para su adecuado mantenimiento.

  Esta situación es causa de varios hallazgos por parte de la Contraloría General de la República que se encuentran vigentes en el PMI del proyecto, razón por la cual es de suma importancia el tratar de dirimir y llegar a consenso entre las partes.

- **Prediales**: La gestión predial fue uno de los temas más sensibles en el transcurso del proyecto, considerando que no se contaba con las herramientas jurídicas para adquirir predios en la zona, y la falta de gestión predial y pagos atrasados por parte del concesionario, hizo que se convirtiera en un factor de retraso importante en la ejecución del proyecto. Por tal motivo, se están realizando las siguientes actividades:

  - La ANI se encuentra revisando toda la gestión predial del concesionario, en especial los predios que a la fecha no se encuentran en propiedad de la Entidad, sino que atraviesan varios procesos jurídicos como expropiaciones y enajenaciones voluntarias. Para tal fin, contrató una firma que está a cargo de los 43 procesos de expropiación que están en curso. Además, el equipo de supervisión informa que

para los 259 predios que se encuentran en etapa de enajenación, se contratarán dos firmas más que adelanten dichos trámites.

- De acuerdo a los expedientes prediales que entregó el concesionario en la reversión, la interventoría se encuentra en la revisión de cada uno de ellos, empezando por los 1367 predios que a la fecha están en propiedad de la ANI. Por tal motivo, deberán realizar un diagnóstico detallado de cada predio y entregar nuevamente a la ANI bajo la ley de archivo.

  Respecto a lo anterior, la interventoría se encuentra implementando un plan de contingencia adecuado para tal revisión, el cual permitirá tener a disposición un equipo de profesionales con conocimiento en el tema, de tal manera que se cumpla con el plazo requerido por la ANI para dicha revisión.

- La ANI se encuentra adelantando la autorización de los pagos prediales pendientes y los saldos faltantes por cancelar a los propietarios de los predios, de tal manera que estos se liberen y entren dentro de la revisión que está realizando la interventoría. Por tal motivo, y considerando que en los procesos de expropiación se retiene el 1% de los recursos que pasan del depósito judicial a los propietarios, es preciso recomendar a la Entidad que adopte una posición respecto a quienes serán los apoderados para tal trámite, de tal manera que este valor no sea asumido por el proyecto.

- Se está analizando que los $6.000 millones que se tienen disponibles en la subcuenta de predios en el patrimonio autónomo, alcance para finalizar con la adquisición predial del proyecto. De no ser así, se deberá solicitar al fondo de contingencia aprobado por el Ministerio de Hacienda, un monto que permita cumplir las obligaciones y pagos faltantes.

- Sociales:
  - La interventoría se encuentra realizando un ejercicio en el cual se cuantifican las obligaciones sociales a las que el concesionario no dio cumplimiento durante la ejecución del contrato, las cuales suman aproximadamente $40 millones y están relacionadas a temas de atención a las PQR`s y las visitas expost. Se están verificando actividades socio-prediales y compensaciones sociales, ya que no tiene a la fecha un valor definido.

  - Al igual que la revisión predial que se está realizando a los 1367 expedientes entregados por el concesionario, la interventoría deberá analizar las carpetas que contengan compensaciones sociales por cada predio, y entregar un diagnóstico de cada una de ellas. Por tal motivo, se recomienda adoptar un plan de contingencia para tener los profesionales necesarios que permitan cumplir con dicho ejercicio, en los tiempos estimados por la ANI.

- Dentro del proceso de reversión se entregó el plan de gestión social y las actividades que realizó el concesionario; sin embargo, a la fecha no se tiene el levantamiento de actas de vecindad de todos los predios del corredor, evidenciando que de 1669 sólo se tienen 480 registrados. Por tal motivo, es necesario reactivar el tema, de tal manera que se reprograme la revisión en compañía del INVIAS.

- **Ambientales:**
  - Para la etapa de reversión, fue necesario que la interventoría realizara una cuantificación de los pasivos ambientales que quedaron pendientes por ejecutarse por parte del concesionario, a partir de los autos que se emitieron en su momento por la ANLA, para dar cumplimiento a las 3 licencias ambientales vigentes en el proyecto (0557 de 2002, 099 de 2006 y 346 de 2006)

    A la fecha, el valor estimado es de $2.360 millones y se encuentra en actualización, considerando que existen valores sin precisar y hacen parte de pronunciamientos pendientes por parte de la ANLA y las Corporaciones autónomas de la región.

Es importante resaltar que actualmente las licencias ambientales siguen a cargo del concesionario, razón por la cual la Vicepresidencia de Estructuración debe prever la viabilidad para la obtención de los permisos ambientales requeridos para la ejecución de la nueva IP del tercer carril Bogotá – Girardot, considerando que se necesitará ceder la licencia por parte de la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. De no ser posible dicho trámite, será fundamental que se cuantifique el riesgo y se tengan alternativas de solución.

Además, se recomienda que el INVIAS y la ANI adopten una posición respecto a las intervenciones que aún debe ejecutar la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A (pasivos ambientales) en el corredor, con el fin de llegar a un acuerdo respecto a los tiempos en los que se realizarán y las implicaciones legales del no cumplimiento.

5.3.4 Procesos jurídicos y judiciales en el transcurso del proyecto. Seguimiento al tercer Tribunal de Arbitramento

Durante el transcurso del proyecto, se aplicaron mecanismos conminatorios en contra del concesionario, soportados en los distintos incumplimientos contractuales que se dieron. Estos son:

- <u>Retenciones:</u> Se realizaban retenciones proporcionales a los incumplimientos que daban origen a los procesos jurídicos, en los cuales se pactaba un plazo estimado para realizar las actividades que demostraran que el incumplimiento se había superado. Una vez evidenciado esto, se devolvía el recaudo al concesionario sin los rendimientos financieros que se habían generado en ese tiempo, los cuales iban directamente a la subcuenta de la ANI.

En la auditoría se verificó, que la época en la que más se aplicaron retenciones fue en el primer trimestre de 2013, en el cual se llegó a retener hasta el 85% del recaudo del proyecto. Por tal motivo, mediante laudo 2, y considerando que el concesionario no tenía flujo de caja para superar los incumplimientos, se llegó al acuerdo de dividir los trayectos en subtrayectos, lo que permitió que el concesionario cumpliera sus obligaciones en tramos más pequeños y se fueran devolviendo las retenciones gradualmente.

Una vez surtido el proceso de reversión, la ANI aún tiene retenido un monto superior a los $36.000 millones, la cual entrará dentro de la liquidación.

- Disminuciones: Es un procedimiento en donde por cada día de incumplimiento, se aplicaba la disminución de cinco (5) SMMLV provenientes del recaudo del proyecto. En este proceso, el concesionario podía presentar sus descargos e incluso llevar la situación hasta el mecanismo de amigable componedor.

  Durante todo el proyecto se hicieron efectivos 38 disminuciones por parte de la ANI. Sin embargo, la ley obligaba a la Entidad a aplicar máximo el 10% de las disminuciones por mes, por lo que a la fecha aún falta por trasladar a favor de la ANI más de $147.000 millones. Debido a que este tema no fue solucionado mediante laudo 1 y 2, se revisará el procedimiento a realizar para la liquidación.

  Cabe aclarar, que desde septiembre de 2015 se suspendieron las retenciones de peaje y las disminuciones de la remuneración, debido a que se obtuvo el ingreso esperado.

Por otro lado, y en relación al tercer tribunal de arbitramento que se encuentra vigente, se puede mencionar que la interventoría y la ANI asisten a reuniones en las cuales se analizan las pretensiones que tiene el concesionario, al igual que la decisión que tiene la Entidad respecto a la posibilidad de realizar la liquidación del contrato dentro del mismo tribunal. Se tiene conocimiento que éste se encuentra suspendido hasta el 30 de junio, y se están adelantando todos los procesos administrativos al respecto.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Por parte de la auditoría de la OCI se generó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría Consorcio CIC 2012 en los años anteriores, en donde se denotan las actuaciones progresivas de la interventoría, ya que puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento fueron aplicadas para un mejoramiento continuo.

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

Tabla 11. Resultados de calificación MED de octubre de 2013

Nombre Proyecto Concesión	Bosa Granada Girardot
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interventoría Concesiones 2012
No. Contrato Interventoría	085 de 2012
Fecha de Evaluación	18 de Octubre de 2013

Calificacion desempeño de Interventoria

Id	Componente	Muy bajo (0-20)	Bajo (21-40)	Medio (41-60)	Alto (61-80)	Muy Alto (81-100)
01	Gestion Administrativa			59,27		
02	Gestión Tecnica			51,70		
03	Gestión Financiera			59,25		
04	Gestion Juridica				62,17	
05	Gestion de Aforo y Recaudo				60,73	
06	Gestion Ambiental			55,14		
07	Gestion Social				68,42	
08	Gestion Predial			47,58		
	Promedio General =			**58,03**		

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

Tabla 12. Resultados de calificación MED de agosto de 2014

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

Calificacion desempeño de Interventoria

Id	Componente	Muy bajo (0-20)	Bajo (21-40)	Medio (41-60)	Alto (61-80)	Muy Alto (81-100)
01	Gestion Administrativa				62.85	
02	Gestión Tecnica			56.50		
03	Gestión Financiera				64.25	
04	Gestion Juridica				62.17	
05	Gestion de Aforo y Recaudo				63.23	
06	Gestion Ambiental				61.21	
07	Gestion Social				70.50	
08	Gestion Predial				70.50	
	Promedio General =			**63.90**		

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

Tabla 13. Resultados de calificación MED de febrero de 2015

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

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificacion desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa				72,74	
02	Gestión Tecnica				70,00	
03	Gestión Financiera				68,94	
04	Gestion Juridica				70,50	
05	Gestion de Aforo y Recaudo				70,95	
06	Gestion Ambiental				68,19	
07	Gestion Social				72,17	
08	Gestion Predial				72,17	
	Promedio General =			**70,71**		

Por último, se presenta a continuación el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio CIC 2012 para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **73.05** sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2016.

Tabla 14 – Resultados de calificación MED de mayo de 2016

Nombre Proyecto Concesión	*BOSA-GRANADA-GIRARDOT*
Nombre Interventoría del proyecto	*CIC 2012*
No. Contrato Interventoría	*085 DE 2012*
Fecha de Evaluación	*25, 26 y 27 DE MAYO DE 2016*

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificacion desempeño de Interventoría CARRETERO				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa				75,65	
02	Gestión Tecnica				72,69	
03	Gestión Financiera				73,58	
04	Gestion Juridica				73,83	
05	Gestion de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA
06	Gestion Ambiental				72,72	
07	Gestion Social				69,88	
08	Gestion Predial				73,00	
	Promedio General =			**73,05**		

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las matrices de evaluación de desempeño para los cuatro períodos (2013, 2014, 2015 y 2016), bajo los

mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 11, 12, 13 y 14 los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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

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

El responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26, de tal forma que debe enviar el plan de acción en no más de 30 días calendario posteriores a la radicación del informe, de tal manera que el supervisor formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y remita al correo electrónico mforero@ani.gov.co, para su revisión y aprobación. Una vez surtido el procedimiento, la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, diligenciará el formato **EVCI-F-004"PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)"**, realizará seguimiento hasta superar las no conformidades.

6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 25, 26 y 27 de mayo de 2016, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la 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 unidad funcional, 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. **Social**: Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

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

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

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

6. **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. **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.

8. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación. Cabe aclarar, que este componente no fue evaluado, considerando la etapa en la que se encuentra el proyecto.

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

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

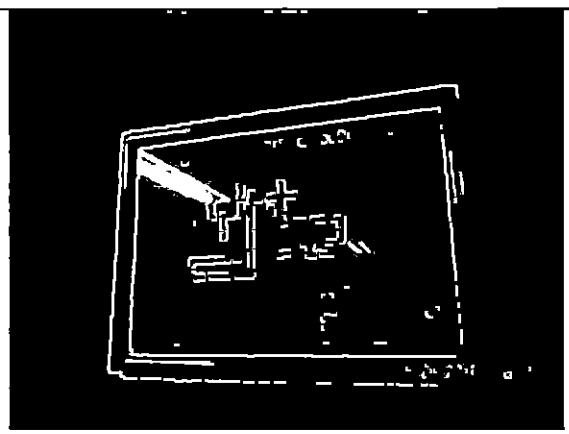
6.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 75.65

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos exigidos por la ANI, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control.

Es de resaltar que en la etapa de reversión, la interventoría planteó una organización de personal adecuada, la cual permitió que se acompañara durante todo el proceso y se entregara los inventarios y documentación adicional en los tiempos establecidos en el cronograma. Además, se evidencia el apoyo y acompañamiento efectuado por parte de la interventoría a la ANI, en especial en lo referido a las 38 disminuciones y los tres tribunales de arbitramento generados por los incumplimientos por parte del concesionario.

Debido a que el proyecto se encuentra en etapa de liquidación, la interventoría cuenta con una oficina ubicada en la ciudad de Bogotá, en la cual se tiene el adecuado equipamiento para las labores a realizar y una camioneta a disposición del proyecto. De igual manera, se tiene un equipo de topografía disponible para actividades que se requieran y especialistas en cada uno de los temas.

Foto 7. Oficinas de la interventoría	Foto 8. Oficina de la interventoría
	
Equipo de la interventoría	Plan de evacuación

Sin embargo, se observa que no se cuenta con el logo de la ANI en la oficina, razón por la cual es necesario incluirlo en cada uno de los elementos que identifiquen la interventoría, partiendo de la premisa que la ANI tiene la necesidad de contar con interventorías que se desempeñen como agentes del Estado (servidores públicos), que trabajen mancomunadamente con la Entidad y a la vez realicen adecuadamente las actividades de vigilancia y control.

El consorcio CIC 2012 adoptó el sistema de gestión de calidad, seguridad, salud ocupacional y ambiente de la empresa Consultoría Colombiana S.A – CONCOL S.A, razón por la cual cuentan con certificaciones ICONTEC 9001, 14001 y 18001, las cuales a la fecha se encuentran vigentes y en proceso de recertificación en el mes de junio.

Es importante destacar el sistema de autoevaluación al interior de la interventoría, mediante la implementación de una plataforma llamada "Universidad Concol". Esta permite que se realice una evaluación anual de 365 grados (diagnóstico de competencias) a cada uno de los integrantes de la interventoría, la cual busca implementar un programa de capacitaciones y garantizar la actualización técnica continua de su personal.

De igual manera, cuenta con una herramienta de gestión documental muy completa basada en el sistema de workflow, la cual permite que la correspondencia y el tratamiento de comunicaciones sean conforme a requerimientos de todo tipo. Además, se evidencia que se tiene la trazabilidad de todas las comunicaciones desde el 2009 debido a que se hizo una recopilación de documentación. Por tal motivo, se recomienda incluir en el informe mensual las gestiones que se realizan sobre el particular, incluyendo la medición de indicadores de eficacia y eficiencia al interior de la interventoría.

Por otro lado, se verifica que la entrega del Informe mensual de la interventoría se está entregando oportunamente y dentro de los tiempos establecidos contractualmente, al igual que se está aplicando en manual de buenas prácticas en todos los formatos y entregables. Es preciso mencionar que en el mes de febrero de 2016 se presentó un atraso considerable, el cual se explica en función del inicio de los inventarios viales para la reversión, para lo cual la interventoría implementó un cronograma preciso con el fin de que no se vuelva a presentar dicho inconveniente.

Es importante mencionar como buena práctica, la inclusión en el informe mensual un video en el que se muestra el estado de la vía, el cual sirve para verificar datos y observaciones, al igual que evidenciar las obras faltantes por realizar. Cabe aclarar, que los videos fueron de gran ayuda para soportar los inventarios viales que se realizaron en la etapa de reversión, y son referentes para observar el cambio que ha sufrido el corredor en el transcurso de su ejecución.

6.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 72.69

En el componente técnico, y considerando la etapa en la que se encuentran el proyecto, se verificó la gestión que realizó la interventoría en el levantamiento de los inventarios requeridos para la reversión, teniendo como base el Manual de la ANI e incluyendo los requerimientos adicionales por parte del INVIAS. Al respecto, se evidencia el acompañamiento y cumplimiento de los plazos establecidos para tal fin, considerando que sólo hasta la última semana el concesionario permitió el ingreso a los peajes, estaciones de pesaje, túnel y CCO's.

Se verifica que la página web de la Interventoría es una plataforma de fácil acceso, que cuenta con líneas de atención al usuario y describe el alcance y trazado del proyecto de una manera clara; sin embargo, se observó que no se tiene cargada la ficha técnica por lo que es necesario solicitar su respectivo ajuste. Respecto a lo anterior, es importante resaltar la ficha técnica que se entrega mensualmente en los informes por la interventoría, la cual detalla de una manera gráfica y explicativa cada una de las obras que estaban consideradas dentro del alcance y el cumplimiento de ejecución de cada una, en función del trayecto al cual pertenece.

De acuerdo a los parámetros evaluados, ve observa que la interventoría cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto, junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría parcial a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación. De igual manera, se están adelantado cambios al interior del personal para atender los requerimientos en la etapa de liquidación.

Se verificó que el cronograma de actividades pactadas por el concesionario se venció en el año 2012, razón por la cual desde esa época no se tenía un control estricto de los tiempos estipulados para cada obra faltante. Por tal motivo, en varias ocasiones se solicitó una nueva programación, pero se evidenció que esta nunca se hizo ya que podría significar la aceptación por parte de la ANI sobre los retrasos a causa de la concesión, lo que generaría una reprogramación del proyecto.

Cabe resaltar la labor que ejerció durante la etapa de construcción y operación y mantenimiento del corredor por parte de la interventoría, ya que mediante la implementación de formatos, los inspectores y responsables informaron oportunamente los daños y/o correcciones que se necesitaban para el corredor, los cuales fueron soportes para posteriores disminuciones y/o retenciones al concesionario. Respecto a lo anterior, se recomienda modificar las descripciones en los formatos, ya que se observó que son muy generales y podrían conllevar a subjetividades.

La interventoría realizó la medición del índice de estado de todo el corredor en el mes de diciembre de 2015, el cual evidenció que no cumple con lo requerido contractualmente, al arrojar un resultado de 3.9. Por tal motivo, se verificó los soportes documentales en donde informó el incumplimiento en este aspecto y la aplicación del procedimiento de disminución de ingresos de acuerdo con los términos contractuales.

A la fecha, el área técnica se encuentra analizando de una manera cuantitativa, cuáles y cuánto sería el costo de las actividades que deberían realizarse en la etapa de operación y mantenimiento a cargo del concesionario de la nueva IP tercer carril Bogotá - Girardot, de tal manera que se obtenga un corredor que cumpla con el índice de estado de 4.5 establecido por la ANI.

Por último se evidencia que a pesar de las tres auditorías de seguridad vial que se realizaron en el transcurso del proyecto, el índice de accidentalidad en el corredor es alto (principalmente en los tramos urbanos). Por tal motivo, se recomienda que la ANI de prioridad a este tema y se incluya dentro del alcance de próximas auditorías para la IP tercer carril Bogotá – Girardot, un análisis de las causas que generan accidentes en la vía, la cuantificación y acciones de mejora que efectivamente disminuyan considerablemente este factor.

6.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 72.72

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos ambientales, se hace revisión de las acciones a las que está obligado el concesionario y se presenta seguimiento en cada informe mensual.

Para la etapa de reversión, la interventoría realizó una cuantificación de los pasivos ambientales que quedaron pendientes por ejecutarse por parte del concesionario, a partir de los autos que se emitieron en su momento por la ANLA, para dar cumplimiento a las 3 licencias ambientales vigentes en el proyecto (0557 de 2002, 099 de 2006 y 346 de 2006). Es de resaltar el formato de seguimiento que se tiene para tal fin, al igual que las actividades de se están adelantando para precisar el valor de los incumplimientos que hacen parte de los pronunciamientos pendientes por parte de la ANLA y las Corporaciones Autónomas.

De igual manera, es importante destacar los análisis que se han realizado sobre la viabilidad de obtención de la nueva licencia ambiental para la IP tercer carril Bogotá – Girardot, ya que podría verse afectada por la cesión que debería realizarse por parte de la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A y los distintos pasivos ambientales y compensaciones forestales que a la fecha no se han solucionado.

Respecto al seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, se verifica que los responsables utilizaban un formato el cual contiene casillas de seguimiento muy general. Por tal motivo, se recomienda que la interventoría dentro de su plan de calidad, implemente formatos separados para cada componente, en donde se especifique con claridad los aspectos que se requieren cumplir.

Por último, y para los trayectos que entraron en etapa de operación y mantenimiento, la interventoría realizó un seguimiento al PAGA aprobado, en donde se evidencia que se llevó un

control de la disposición de residuos y escombros, el manejo de aguas residuales, y en general todas las actividades dispuestas en el cronograma de actividades.

6.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 73.00

En vista de que la interventoría y la ANI se encuentran adelantando trámites para la liquidación, se evidencia que el componente predial es uno de los que más dedicación se le debe prestar, considerando que para la fecha de reversión no se tiene en su totalidad la titularidad de los predios a favor de la ANI.

Para tal fin, se está realizando un trabajo sistemático en donde la interventoría se encuentra revisando 1367 expedientes entregados por el concesionario, en el cual mediante la implementación de una lista de chequeo muy completa, se analiza la documentación de cada predio desde el punto de vista técnico, jurídico y social. Con base en este ejercicio, se entregará a la ANI un diagnóstico predio a predio, en el cual se indicará si efectivamente es de la ANI y no tienen ningún proceso pendiente. Por tal motivo, y considerando que la interventoría cuenta con dos especialistas prediales, es necesario que se genere un plan de choque para cumplir con los 3 meses de plazo que dio la ANI para esta revisión.

Es de resaltar el control gráfico y numérico que lleva la interventoría del estado de cada uno de los predios que se necesitaron para el proyecto, al igual que el seguimiento que se llevaba de la tira predial y las poligonales en campo entregada por el concesionario hasta la etapa de reversión. Además, se evidenció la solicitud de la interventoría respecto a la inclusión del valor de cada predio y los pagos generados para tal fin, de tal manera que se lleva un control estricto de las actas de pago, las cuales son comparadas con las que reporta la fiducia.

Toda la información mencionada anteriormente, se presenta de una manera clara en el informe mensual, en donde se incluyen siete (7) indicadores de gestión y tablas porcentuales con su respectivo seguimiento.

Respecto a los 302 predios que aún se encuentran en adquisición, la ANI contrató una firma que se encarga de los 43 predios en proceso de expropiación, de tal manera que se agilice y de obtenga la titularidad. Los 259 predios restantes, los cuales están en proceso de enajenación voluntaria, se espera sean atendidos por dos firmas externas.

Por último, la interventoría está adelantando unas proyecciones del valor que se requerirá para terminar la adquisición de los predios faltantes del proyecto, considerando que a la fecha se cuenta con $6.000 millones en la subcuenta de predios en el patrimonio autónomo. En caso de que se requiera más dinero, se deberá solicitar al fondo de contingencia aprobado por el Ministerio de Hacienda un monto que permita cumplir las obligaciones y pagos faltantes.

6.1.5 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 73.58

En la auditoría se evidencia que la interventoría cumple con los tiempos establecidos contractualmente y entrega la información actualizada en cada uno de los informes mensuales, contrastando los datos entregados por la fiducia y realizando análisis y verificaciones, de tal manera que se obtengan recomendaciones y observaciones que son tratados en los comités de fiducia. De acuerdo a lo anterior, es importante resaltar la alerta por la no aplicación de las disminuciones por parte de la fiducia al concesionario, la cual sirvió para que la situación se corrigiera a tiempo.

En el informe mensual y de una manera gradual, la interventoría plasmó la actualización del cálculo del ingreso esperado del proyecto, el cual se cumplió el 31 de agosto de 2015 ($882.000 millones de 2004) y se notificó a la ANI oportunamente para iniciar el proceso de reversión. Al respecto, y debido a que el concesionario indicó que el ingreso esperado no era de $882.000 millones sino de $1.202.676 millones, la interventoría participó en varias reuniones con el concesionario y la ANI en donde brindó el apoyo y ratificó su ejercicio.

Por otro lado, se observó que la interventoría verifica y controla el documento del beneficiario real para garantizan que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) de los dineros del concesionario, por lo que solicita el certificado a la fiduciaria y realizar el respectivo seguimiento incluyéndolo dentro del informe financiero mensual que se entrega a la ANI.

De igual manera, es importante resaltar la calidad de la información plasmada en el informe mensual de la interventoría, la cual es bastante explicativa y contiene datos representados mediante tablas y gráficas, lo que permite conocer con claridad el estado actual del proyecto.

Por último, es necesario que la interventoría tenga claridad respecto a los valores que adeuda el concesionario a la ANI por temas relacionados a los tribunales 1 y 2, los traslados por disminuciones que quedan por realizar, saldos de la fiducia, y en general todo el dinero que entrará en la liquidación del contrato.

6.1.6 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 73.83

Es importante destacar la labor de vigilancia y control que ha realizado la interventoría respecto a los incumplimientos contractuales que se generaron en el transcurso del proyecto por parte del concesionario, en donde de una manera oportuna y clara se advirtió a la ANI para iniciar los respectivos procesos administrativos. Además, se recomendó declarar la caducidad del contrato a finales de 2014, debido a que el concesionario no subsanó las disminuciones en los 30 días estipulados, la cual conminó con el pago de más de $8.924 millones a favor de la Entidad.

De igual manera, se evidencia que la interventoría entregó conceptos oportunamente y en general acompañó a la ANI en el transcurso de los dos tribunales de arbitramento del 2010 y 2012, los cuales mediante laudo proferido el 13 de enero de 2016, fallaron a favor de las pretensiones instauradas por la Entidad.

Respecto a la revisión de las pólizas del concesionario, se observa que la interventoría utiliza un formato de seguimiento con las especificaciones del manual de buenas prácticas, el cual sirve para tener la respectiva trazabilidad de los documentos hasta la aprobación por parte de la ANI. Por tal motivo, y debido a que las pólizas se vencen en junio, es necesario que se oficie al concesionario solicitando que se prorroguen hasta el tiempo que dure la liquidación del contrato.

Por otro lado, se evidencia que la interventoría realizó los estudios de conveniencia de cada uno de los otrosíes que se generaron en el transcurso del proyecto, aunque se aclara que en el otrosí 25 (el último) no se emitió concepto sobre el particular.

Como buena práctica, la interventoría informó oportunamente la cesión de derechos al interior de la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A, la cual había sido considerada como una modificación por parte de la ANI, de acuerdo a lo que se reportó en su momento.

Por último, se evidencia que la interventoría tiene un cronograma de capacitaciones establecido, en donde se abarcan temas de interés general y actualización de temas legales y jurídicos para todo el personal, de tal manera que se tenga un conocimiento integral.

6.1.7 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 69.88

Se pudo observar un adecuado control y seguimiento al respecto, mediante la inclusión en el informe mensual del conteo de personal y atención al ciudadano en las oficinas móviles y fijas del concesionario, listado de asistencia y registro fotográfico de las diferentes reuniones que comprometen este componente, encuesta de satisfacción de los usuarios de la vía, y en general todas las actividades que requieren del acompañamiento de la interventoría como son en temas prediales y ambientales.

Al respecto, es importante mencionar que la interventoría en reiteradas ocasiones solicitó el cumplimiento del procedimiento de atención al ciudadano por parte del concesionario, el cual terminó en una disminución en la remuneración que se cerró hasta septiembre de 2015. De igual manera, se informó que aunque se cumplía con los indicadores presentados en el plan de gestión social, estos no demostraban eficacia en su gestión.

La interventoría utiliza un formato de seguimiento a todas las PQR`s que llegan al proyecto, en donde se observa la fecha de llegada y la trazabilidad que se tiene para su atención y posterior respuesta. En la auditoría se verifica que a la fecha no se ha dado respuesta oportuna a 22 PQR`s, de los cuales 11 corresponden al concesionario; sin embargo, se hace evidente que 11 PQR`s están

a cargo de la interventoría, y aunque se demostró que se dio respuesta en los tiempos establecidos, en el formato no es claro y se da lugar a falsas interpretaciones.

Por tal motivo, se hace necesario que la interventoría modifique e incluya más casillas en el formato de seguimiento, de tal manera que se explique de una forma detallada y clara el tratamiento que se tiene de cada una de las PQR`S, y se evidencie de una manera precisa el cumplimiento de atención a las PQR`s del proyecto.

Se verifica que la interventoría realizó periódicamente el seguimiento a cada uno de los cinco (5) programas sociales aprobados en la gestión social a cargo del concesionario, en donde se utilizaron indicadores y/o cronogramas de cumplimiento hasta la etapa de reversión. De igual manera, se entregó un ejercicio en el cual se cuantificó las obligaciones sociales que el concesionario no realizó durante la ejecución del contrato, las cuales suman aproximadamente $40 millones.

7. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

7.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual y/o buenas prácticas, tales como son:

7.1.1 Para la Interventoría

1. No se cuenta con un instrumento adecuado para realizar el seguimiento a las PQR`s del proyecto, de acuerdo a lo establecido en el literal m) de la sección 4.02 del capítulo IV del contrato de la interventoría. Esto se debe a que se evidenció que se tiene implementado un formato, el cual muestra que a la fecha de la auditoría 11 no habían sido atendidos en los plazos establecidos. Sin embargo, y a pesar de que se demostró que se dio respuesta, el formato no es claro y se da lugar a falsas interpretaciones.

   Por tal motivo, se hace necesario que la interventoría modifique e incluya más casillas en el formato de seguimiento, de tal manera que se explique de una forma detallada y clara el tratamiento que se tiene de cada una de las PQR`S, y se evidencie de una manera precisa el cumplimiento de atención a las PQR`s del proyecto.

7.1.2 Para la Supervisión

1. De acuerdo a la verificación documental de la información que se encuentra en la plataforma Project on line, se observó que no se tienen cargados los informes de

supervisión en el transcurso del proyecto, ni los informes mensuales de interventoría desde mitad de 2015 a la fecha. De igual manera, se evidencia que el estado de la adquisición predial no se encuentra actualizado, considerando las acciones que actualmente se están realizando por parte de la ANI y la interventoría en la etapa de liquidación.

Adicional, se verificó que en la programación del proyecto no se muestra avance en etapas que ya surtieron su respectivo procedimiento, como lo son la de operación, mantenimiento y reversión, razón por la cual es necesario ajustar dichos porcentajes a los reales.

2. Es necesario que la Entidad adopte una posición clara respecto al procedimiento que se realizará para la liquidación de contrato, de tal manera que se establezca un cronograma claro y detallado de los responsables, actividades y plazos establecidos legalmente para tal fin.

3. Dentro del proceso de reversión se entregó el plan de gestión social y las actividades que realizó el concesionario; sin embargo, a la fecha no se tiene el levantamiento de actas de vecindad de todos los predios del corredor, evidenciando que de 1669 sólo se tienen 480 registrados. Por tal motivo, es necesario reactivar el tema, de tal manera que se reprograme la revisión en compañía del INVIAS.

7.1.3. Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual (Coordinación Estrategia Contractual y Permisos)

1. Analizar con detenimiento los formatos solicitados por el manual de reversión, ya que se evidencia que se deja sin inventariar una serie de elementos importantes del corredor, principalmente los relacionados a obras de estabilización, drenajes en la vía y señalización.

7.2 Recomendaciones

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

7.2.1. Para la Interventoría

1. No se evidencia el logo de la ANI en la oficina de la interventoría, razón por la cual es necesario incluirlo en cada uno de los elementos que identifiquen la interventoría, partiendo de la premisa que la ANI tiene la necesidad de contar con interventorías que se desempeñen como agentes del Estado (servidores públicos), que trabajen mancomunadamente con la entidad y a la vez realicen adecuadamente las actividades de vigilancia y control.

2. Se recomienda incluir en el informe mensual las actividades que se realizan sobre la gestión documental al interior de la interventoría, incluyendo la medición de indicadores de eficacia y eficiencia.

3. Es necesario incluir la ficha técnica del proyecto en la página web de la Interventoría, la cual detalla de una manera gráfica y explicativa, cada una de las obras que estaban consideradas dentro del alcance y el cumplimiento de ejecución de cada una, en función del trayecto al cual pertenece.

4. Respecto al seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, se verifica que los responsables utilizaban un formato el cual contiene casillas de seguimiento muy general. Por tal motivo, se recomienda que la interventoría dentro de su plan de calidad, implemente formatos separados para cada componente, en donde se especifique con claridad los aspectos que se requieren cumplir.

5. Es necesario que la interventoría tenga claridad respecto a los valores que adeuda el concesionario a la ANI por temas relacionados a los tribunales 1 y 2, los traslados por disminuciones que quedan por realizar, saldos de la fiducia, y en general todo el dinero que entrará en la liquidación del contrato.

7.2.2. Para la Supervisión

1. La ANI se encuentra adelantando la autorización de los pagos prediales pendientes y los saldos faltantes por cancelarle a los propietarios de los predios, de tal manera que estos se liberen y entren dentro de la revisión que está realizando la interventoría. Por tal motivo, y considerando que en los procesos de expropiación se retiene el 1% de los recursos que pasan del depósito judicial a los propietarios, es preciso recomendar a la Entidad que adopte una posición respecto a quienes serán los apoderados de dicho trámite, de tal manera que este valor no sea asumido por el proyecto.

2. Adoptar una posición respecto a las intervenciones que aún debe ejecutar la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A (pasivos ambientales) en el corredor, con el fin de llegar a un acuerdo respecto a los tiempos en los que se realizará y las implicaciones legales del no cumplimiento.

3. Notificar a la concesión para que prorroguen las pólizas del contrato hasta el tiempo que dure la liquidación del contrato, considerando que éstas se vencen en junio de 2016.

7.2.3. Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Debido a que el INVIAS ha informado que no cuenta con el presupuesto suficiente para ejecutar actividades de mantenimiento durante el tiempo que esté a su cargo el corredor, es necesario que la Entidad considere el estado actual en el que se encuentra la vía y tome las precauciones pertinentes respecto a las actividades que deberá realizar el concesionario que se le adjudique la nueva IP del tercer carril Bogotá – Girardot, teniendo en cuenta que para la época (aproximadamente agosto de 2016) el corredor posiblemente se encuentre más deteriorado.

2. Se debe prever la viabilidad para la obtención de los permisos ambientales requeridos para la ejecución de la nueva IP del tercer carril Bogotá – Girardot, considerando que se necesitará ceder la licencia por parte de la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. De no ser posible dicho trámite, será fundamental que se cuantifique el riesgo y se tengan alternativas de solución.

3. Se recomienda incluir dentro de la estructuración del proyecto IP tercer carril Bogotá – Girardot, un análisis de las causas que generan accidentes en la vía, la cuantificación y acciones de mejora que efectivamente disminuyan considerablemente este factor. Esto debido a que, el índice de accidentalidad en el corredor es alto, principalmente en los tramos urbanos.

7.3 Buenas prácticas y observaciones

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la interventoría y la supervisión, se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Es de resaltar la presencia del equipo de comunicaciones de la ANI durante todo el proceso de reversión, de tal manera que se tienen filmaciones y registros fotográficos que permiten evidenciar que se llevó a cabo un procedimiento transparente.

2. Es importante destacar el sistema de autoevaluación al interior de la interventoría, mediante la implementación de una plataforma llamada "Universidad Concol". Esta permite que se realice una evaluación anual de 365 grados (diagnóstico de competencias) a cada uno de los integrantes de la interventoría, la cual busca implementar un programa de capacitaciones y garantizar la actualización técnica continua de su personal.

3. La interventoría cuenta con una herramienta de gestión documental muy completa basada en el sistema de workflow, la cual permite que la correspondencia y el tratamiento de comunicaciones sean conforme a requerimientos de todo tipo. Además, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina y ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario.

4. Se evidencia que la interventoría está aplicando todas las recomendaciones mencionadas en el manual de buenas prácticas en todos los formatos, entregables e informes que se entregan a la ANI

5. Es importante mencionar como buena práctica, la inclusión en el informe mensual de un video en el que se muestra el estado de la vía, el cual sirve para verificar datos y observaciones, al igual que evidenciar las obras faltantes por realizar. Cabe aclarar, que los videos fueron de gran ayuda para soportar los inventarios viales que se realizaron en la etapa de reversión, y son referentes para observar el cambio que ha sufrido el corredor en el transcurso de su ejecución.

6. Se verifica que la ficha técnica que se entrega mensualmente en los informes por la interventoría, detalla de una manera gráfica y explicativa, cada una de las obras que estaban consideradas dentro del alcance y el cumplimiento de ejecución de cada una, en función del trayecto al cual pertenece.

7. Para la etapa de reversión, la interventoría realizó una cuantificación de los pasivos ambientales que quedaron pendientes por ejecutarse por parte del concesionario, a partir de los autos que se emitieron en su momento por la ANLA, para el cumplimiento de las 3 licencias ambientales vigentes en el proyecto (0557 de 2002, 099 de 2006 y 346 de 2006). Es de resaltar el formato de seguimiento que se tiene para tal fin, al igual que las actividades de se están adelantando para precisar el valor de los incumplimientos que hacen parte de los pronunciamientos pendientes por parte de la ANLA y las Corporaciones autónomas de la región.

8. Se destaca los análisis que ha realizado la interventoría sobre la viabilidad de obtención de la nueva licencia ambiental para la IP tercer carril Bogotá – Girardot, ya que podría verse afectada por la cesión que debería realizarse por parte de la concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A y los distintos pasivos ambientales y compensaciones forestales que a la fecha no se han solucionado.

9. Es de resaltar el control gráfico y numérico que lleva la interventoría del estado de cada uno de los predios que se necesitaron para el proyecto, al igual que el seguimiento que se llevaba de la tira predial y las poligonales en campo entregada por el concesionario hasta la etapa de reversión. Además, se evidenció la solicitud de la interventoría respecto a la inclusión del valor de cada predio y los pagos generados para tal fin, de tal manera que se lleva un control estricto de las actas de pago, las cuales son comparadas con las que reporta la fiducia.

10. En la auditoría se evidencia que la interventoría cumple con los tiempos establecidos contractualmente y entrega la información actualizada en cada uno de los informes financieros mensuales, contrastando los datos entregados por la fiducia y realizando análisis y verificaciones, de tal manera que se obtengan recomendaciones y observaciones que son tratados en los comités de fiducia. De acuerdo a lo anterior, es importante resaltar la alerta por la no aplicación de las disminuciones por parte de la fiducia, la cual sirvió para que la situación se corrigiera a tiempo.

11. Es importante destacar la labor de vigilancia y control que ha realizado la interventoría respecto a los incumplimientos contractuales que se generaron en el transcurso del proyecto por parte del concesionario, en donde de una manera oportuna y clara se advirtió a la ANI para iniciar los respectivos procesos administrativos.

12. Respecto a la revisión de las pólizas del concesionario, se observa que la interventoría utiliza un formato de seguimiento con las especificaciones del manual de buenas prácticas, el cual sirve para tener la respectiva trazabilidad de los documentos hasta la aprobación por parte de la ANI.

13. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de mayo de 2016 de **73.05** valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,

DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno. NFV
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía– Contratista Oficina de Control Interno.