

Bogotá D.C.

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

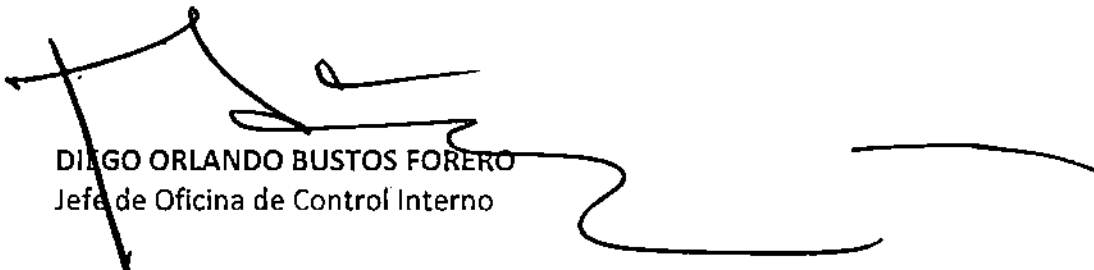
**DE:** DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno

**ASUNTO:** Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Girardot-Ibagué-Cajamarca (PEI 10)

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Girardot – Ibagué - Cajamarca (PEI 10) realizada los días 25 y 26 de mayo de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.


Cordialmente,



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

Anexo: Informe (18 folios)

**DANIEL FRANCISCO TENJO**  
CC. ~~Luis Eduardo Gutiérrez Díaz~~ – Gerente de Proyectos Carreteros 2 (E)  
Helder Danilo Martínez Burbano – Supervisor del Proyecto

Proyecto: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno.   
Nro Borrador: 2015 102001 2164  
GADF-F-010

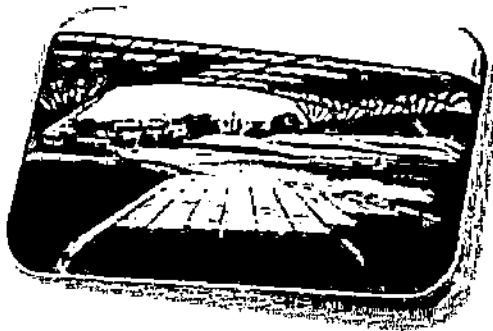
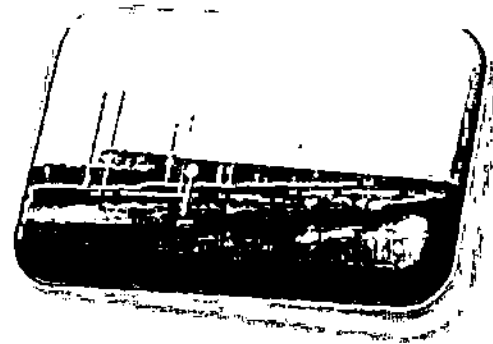
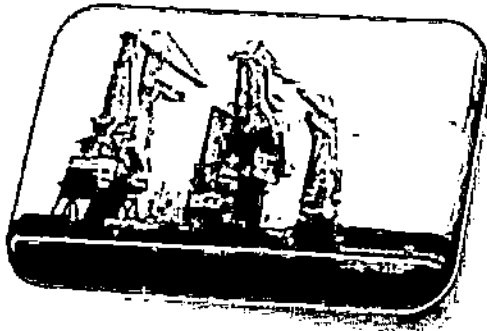
# ANI

Agencia Nacional de  
Infraestructura

PROSPERIDAD  
PARA TODOS

## INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Girardot – Ibagué – Cajamarca (PEI 10)

# 2015



## CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
2. ALCANCE .....	6
2.1. Componentes Analizados.....	6
2.2. Información de Contratos .....	6
3. METODOLOGÍA .....	7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	9
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	10
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría .....	10
6.2 Descripción del proyecto a auditar .....	12
6.3 Temas abordados de manera específica:.....	14
6.4 Consideraciones principales de la auditoría.....	17
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	17
6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor .....	18
6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos.....	18
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	24
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	26
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	28
7.1.2 Desempeño del componente técnico .....	29
7.1.3 Desempeño del componente Ambiental .....	32
7.1.4 Desempeño del componente Jurídico .....	32
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	33
8.1 Para la Interventoría .....	33
8.2 Para el Supervisor .....	34

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados .....	6
Tabla 2 – Plazos estimados .....	7
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora .....	7
Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	7
Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República.....	10
Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 7. Temas programados de auditoría.....	11
Tabla 8 – Descripción de tramos.....	13
Tabla 9 – Relación de Observaciones PMP y su avance.....	18
Tabla 10. Resultados de calificación MED de febrero de 2014.....	34
Tabla 11. Resultados de calificación MED de mayo de 2015.....	35

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa del Proyecto.....	13
---------------------------------------	----

## INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.<sup>1</sup>

La Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas,

<sup>1</sup> Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI); la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 5 de mayo de 2015, solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 20151020051393 del 6 de mayo; por otro lado, mediante correo del 7 de mayo de 2015 y oficio No. 20151020104161 del 20 de mayo de 2015 se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría.

## 1. OBJETIVOS

Con fundamento en el plan de acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año y en el marco de la evolución de la Interventoría desde su inicio (adjudicada por la ANI en el mes de septiembre de 2012), se programó para el mes de mayo de 2015 la verificación y seguimiento de las obligaciones de dicha Interventoría y de la supervisión del proyecto carretero Concesión Girardot – Ibagué - Cajamarca, localizado en los departamentos de Cundinamarca y Tolima.

Para ello, se presenta el actual informe generado por la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, en virtud de la auditoría en el sitio del proyecto carretero mencionado realizada los días 25 y 26 de mayo de 2015, por parte del profesional técnico de la Oficina de Control Interno designado para tal fin, Ingeniero Iván Mauricio Mejía Alarcón. La documentación suministrada por el supervisor del contrato perteneciente a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, así como otra información que fue investigada y alistada por parte del auditor, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio Interconcesiones es valioso, en vista de que ya se le había practicado auditoría en otra oportunidad: En febrero de 2014, lo cual permite analizar una trazabilidad en los diferentes aspectos que se evalúan para determinar patrones de eventual mejoramiento. La aplicación de la metodología de evaluación mediante la Matriz de Evaluación del Desempeño MED, y de la cual se mostrarán sus resultados en el desarrollo del presente documento, determinan el comportamiento que ha tenido el contrato, su interventoría y supervisión en los últimos años.

Igualmente se realizó 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.

## 2. ALCANCE

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

### 2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle, del proyecto de concesión carretera, se resaltan las etapas de OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO que viene realizando la Concesionaria San Rafael, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 007 de 2007; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, predial, social, aforo-recaudo y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a esta misma interventoría, lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con el objeto de atender las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores. El resultado y análisis se presentará en los ítems 7 y 8, que se relacionan en este informe.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe

### 2.2. Información de Contratos

*Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados*

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión ambiental, gestión social, financiación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto de concesión vial "Girardot - Ibagué - Cajamarca"	No. 007 de 2007	Concesionaria San Rafael
Interventor	Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medio-ambiental, socio-predial, operativa y administrativa del Contrato de Concesión N° 007 de 2007, Concesión vial "Girardot – Ibagué – Cajamarca" celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria San Rafael S.A.	No. 092 de 2012	Consorcio Interconcesiones
Supervisor	Profesional por prestación de servicios.	No. 061 de 2015	Ing. Helder Danilo Martinez

Tabla 2 – Plazos estimados

ETAPAS.CONTRATO	INICIAL	ACTUAL
Iniciación etapa de diseño	13 de agosto de 2007	12 meses*
Iniciación etapa construcción	14 de agosto de 2008	48 meses*
Iniciación etapa operación	15 de agosto de 2012	168 meses*
Fecha de reversión	Fecha estimada Agosto 16 de 2026*	

\*Nota: En este cuadro no se precisan los cambios derivados de documentos contractuales adicionales que generaron alcances adicionales y modificaciones en cuanto a tiempos de las etapas de construcción y nuevos tiempos de diseños.

Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio Interconcesiones
Representante Legal	Daniel Alfredo Tovar
Valor inicial del Contrato	\$ 9.870.922.792,00
Tiempo	60 meses
Fecha de Inicio del Contrato	13-09-2012

\*Nota: En este cuadro no se precisan los cambios derivados de documentos contractuales adicionales que generaron alcances adicionales y modificaciones en cuanto a tiempos

Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Restrepo y Uribe SAS	30%
Ingelog Consultores de Ingeniería y Sistemas	60%
Grupo Metro Colombia	10%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

### 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.

Se resalta en éste punto la información allegada por la supervisión e interventoría ya que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; la auditoría se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico a la obra, aun cuando las obras representan un porcentaje bajo, son determinantes en la culminación del proyecto. Se verificó la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:



**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 5 de mayo de 2015 y posteriormente mediante memorando interno el 6 de mayo. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Ficha técnica del proyecto.
- ✓ Contrato de concesión y documentos contractuales adicionales.
- ✓ Apéndice técnico.
- ✓ Contrato de interventoría con todos sus anexos.
- ✓ Propuesta económica de interventoría.
- ✓ Acta de inicio de interventoría.
- ✓ Últimos dos informes de supervisión.
- ✓ Personal y perfiles de interventoría aprobados por parte de la ANI.
- ✓ Último informe de interventoría. (Mes de Marzo)
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos.
- ✓ PMI aplicable a la vigencia 2015 (actualizado a 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).

**Entrevistas:** Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

**Visitas de campo:** Se llevó a cabo visita al corredor vial, en los 7 trayectos del proyecto y verificando los 2 peajes que se tienen para dicha concesión; se dio apoyo con material fotográfico y fílmico aportado por la interventoría.

**Plan de mejoramiento interno:** Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances que haya implementado el interventor Consorcio Interconcesiones y la supervisión al momento de esta nueva auditoría realizada en mayo de 2015.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

### 3.2 Información relacionada y verificada

*Solicitud de Información:* Mediante correo electrónico del 6 de mayo de 2015 y memorando interno del 7 de mayo generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el supervisor del proyecto a auditar.

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría a medida que se abordaba cada tema; es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registros fotográficos, registros filmicos, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría.

## 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.<sup>2</sup>
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 007 de 2007, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 092 de 2012)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

## 5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Girardot – Ibagué – Cajamarca, generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría. Adicionalmente, es importante aclarar que el ingeniero Danilo Martínez fue designado como supervisor del proyecto GIC desde el mes de marzo de 2015, y la formulación de metas y cronogramas fue desarrollada por el anterior supervisor del proyecto.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que se deben re-estructurar las unidades de medida y fechas estimadas para acoplar el plan de mejoramiento asociado a cada uno de los hallazgos, en tanto que las unidades allí dispuestas están obsoletas e incompletas porque no contienen todo el alcance que, hoy por hoy, se puede desarrollar para atacar la causalidad que

<sup>2</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

dio origen al hallazgo; es prioritario entonces, que se reajusten las acciones y las metas propuestas.

Se consultó ORFEO<sup>3</sup>; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Revisados los informes de la Contraloría General de la República y la matriz vigente del plan de mejoramiento institucional, se concluye que las acciones de mejoramiento que se encuentran en curso, cuentan con unidades de medida con corte máximo a 30 de Junio de 2015.

*Tabla 5- Antecedentes Informes Contraloria General de la República*

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	5*	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	92%

\*Se cuenta con 2 hallazgos en los cuales se evidencia cumplimiento de 100% de unidades de medida, los cuales se encuentran para cierre y se plantea plan de choque para el cierre de los 3 hallazgos restantes conforme a lo estipulado por la Vicepresidencia de la República para junio de 2015.

*Tabla 6 - 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	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

## 6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

<sup>3</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

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 estableció el viernes 15 de marzo una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 25 y 26 de mayo, a desarrollarse un día en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Ibagué, Tolima, y al día siguiente recorrido al proyecto.

Se relaciona a continuación el cronograma para la auditoría del proyecto:

*Tabla 7. Temas programados de auditoría*

<b>Programa de la Auditoría:</b>	<b>Día</b>	<b>Hora</b>
Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	25/05/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen de la interventoría	25/05/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	25/05/2015	09:00 a.m.
MED gestión técnica	25/05/2015	10:00 a.m.
MED gestión financiero	25/05/2015	11:00 a.m.
MED gestión jurídica	25/05/2015	12:00 m
MED gestión predial	25/05/2015	2:00 p.m.
MED gestión aforos y recaudo	25/05/2015	3:00 p.m.
MED gestión ambiental	25/05/2015	4:00 p.m.
MED gestión social	25/05/2015	5:00 p.m.
Reunión de cierre (documental)	25/05/2015	6:00 p.m.
<b>Visita al Corredor Girardot – Ibagué - Cajamarca</b>	<b>26/05/2015</b>	<b>8:00 a.m.</b>
Conclusiones de cierre (general)	26/05/2015	5:00 p.m.

*MED: Matriz de Evaluación de Desempeño*

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio Interconcesiones en la ciudad de Ibagué, Tolima; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido de marzo y abril de 2015.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la interventoría, de igual manera también estuvo presente el supervisor del contrato por parte de la ANI.

En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto de concesión, las mayores dificultades que se presentan en la actualidad y los avances generados en los últimos meses debido a acciones determinantes en el proyecto. Se precisó la importancia de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

- Estado del corredor vial e índice de estado presentado en el corredor Vial
- Obras dadas por el otro sí 10 (Segunda Calzada Gualanday)
- Injerencia Proyecto de Iniciativa Privada GICA
- Auditorías de Seguridad Vial - Seguimiento

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

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

## 6.2 Descripción del proyecto a auditar

En lo referente a la descripción del proyecto es relevante indicar que la vía concesionada consta hoy en día de un corredor en doble calzada completo entre el municipio de Girardot hasta la ciudad de Ibagué y posteriormente en calzada bidireccional desde Ibagué hasta Cajamarca.

A continuación se muestran los tramos que conforman el corredor vial:

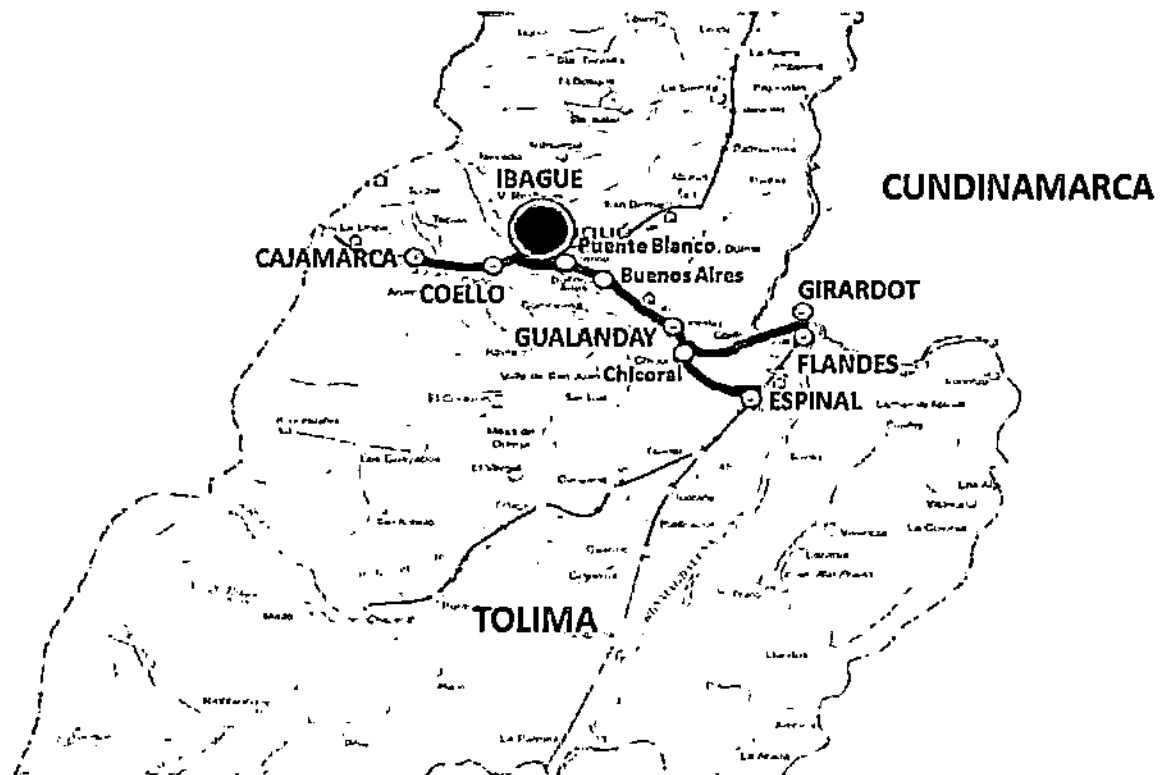


Tabla 8 – Descripción de tramos

SECTOR	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES
	Cantidades a Intervenir	Calzada	
1	23.90	Doble	Variante Chicoral
2	6.83	Doble	Variante Gualanday
3	21.46	Doble/Senc/Doble	Molino Ibagué - Intersección Gualanday
3A	2,00	Doble	Avenida Pedro Tafur (Ibagué)
4	27.53	Sencilla	Intersección Gualanday – Cruce con ruta 45 Espinal
5	41.97	Sencilla	Cajamarca – Ibagué (Mirolindo)
6	15.72	Doble	Variante Picalaña
	0.28	Sencilla	Puente Cajamarca
7	7,27	Doble	Ramal Norte

Fuente: Ficha Técnica del Proyecto, Avance a Marzo 31 de 2015.

Ilustración 1. Mapa del Proyecto



Fuente: Ficha Técnica del proyecto, 31 de Marzo de 2015. Consorcio Interconcesiones



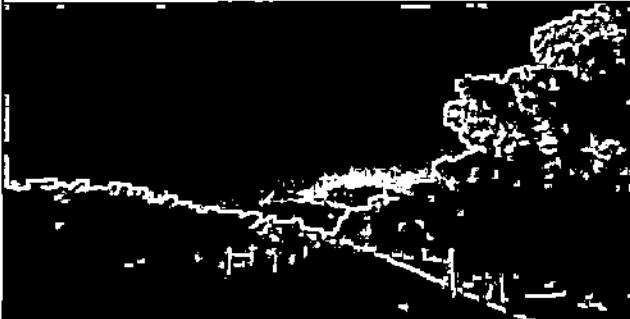
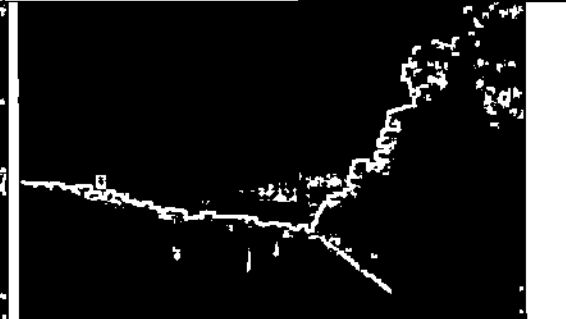
El alcance físico del contrato comprende 147 km de concesión, de los cuales son 62,60 km está construido en doble calzada en operación, y se han rehabilitado 91 km.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Estado del pavimento en el corredor vial e índice de estado presentado

El índice de estado que presenta el corredor vial es bueno, del orden de 4.2; si bien es inferior al límite bajo por el cual debe estar y hay tramos que han llegado hasta a 4.3, son valores que pueden obtenerse una vez sean implementadas medidas para la adecuada construcción de vías en Colombia.

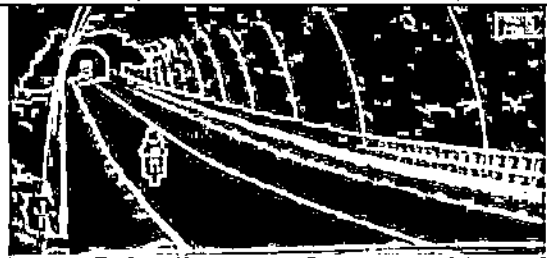
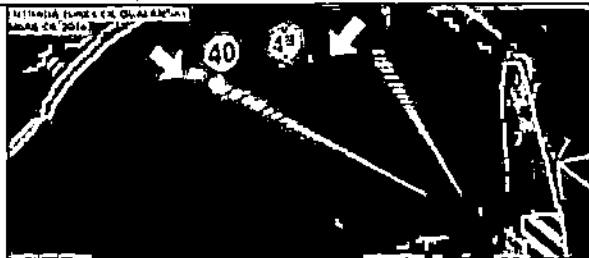
Para el usuario, la vía puede definirse como muy buena, sin sobresaltos pavimentos relativamente nuevos, pero todo esto es debido a un constante mantenimiento a causa de fallas en la estructura del pavimento y las mezclas asfálticas utilizadas, el concesionario implementó en su momento un diseño que no era acorde acompañado de una mezcla que también generó fallas y origina lo que está sucediendo, un constante mantenimiento para que no se degrade la capa asfáltica y se empiece a evidenciar un ahuellamiento marcado con fracturas.

Foto 1. Trayecto 2 – Variante Chicoral	Foto 2. Trayecto 2 – Variante Chicoral
	
Estado de la vía para el usuario, en óptimas condiciones.	Estado de la vía para el usuario, en óptimas condiciones.
Foto 3. Pasando el peaje Chicoral Vía Bogotá	Foto 4. Pasando el peaje Chicoral Vía Bogotá
	
Permanente pavimentación de la vía.	Permanente pavimentación de la vía.

Este tema está en controversia acorde a los parámetros con los que se debe entregar la vía, si bien se maneja porque se tiene una brigada continua asfaltando esta no es la solución de fondo.



6.3.2 Obras dadas por el otro sí 10 (Segunda Calzada Gualanday)

El otro sí 10 precisa los diseños fase III referidos a la construcción y operación de la segunda calzada del Tramo 2 entre la intersección Chicoral y la intersección Gualanday, la construcción de una calzada paralela a las obras ya culminadas del túnel y viaducto de Gualanday construido recientemente; en este caso, se precisa calzada no adosada, sino eventualmente cercana a la ya existente. Actualmente se vienen revisando los diseños que ha presentado la Concesión mediante entregas parciales a las cuales se han realizado las observaciones pertinentes por parte de la interventoría; se espera que para el mes de junio se pueda generar el otro sí 11 definiendo el costo total basado en los diseños suministrados y el plazo final que tendrán los trabajos.

Foto 5. Trayecto 2. Viaducto Gualanday	Foto 6. Trayecto 2. Túnel de Gualanday
	
Puesta en servicio de la variante Gualanday, sentido Bogotá-Ibagué, inaugurado en noviembre 2014.	Puesta en servicio de la variante Gualanday, sentido Bogotá-Ibagué, inaugurado en noviembre 2014.

Fuente: Fotos Consorcio Interconcesiones, Noviembre de 2014.

Estas obras a realizarse tienen como contradicción la objeción de la población de Gualanday y Coello porque una vez construida esta vía se evidenciará una disminución sustancial y casi total del tráfico por los municipios y su modo de vida depende en gran medida del tráfico de la vía, debido a que es un comercio informal, a lado y lado de la vía; para este particular, es inminente los acercamientos en mesas de trabajo de la concesión, interventoría y ANI, a fin de lograr acuerdos con la comunidad con miras a evitar posibles protestas una vez inicien las obras.



Foto 7. Paso urbano Gualanday	Foto 8. Paso urbano Gualanday
	
Ventas informales al costado de la vía, Gualanday	Población dependen de la vía y de sus pasajeros.



En este momento se encuentran realizando los estudios y diseños definitivos que deriven en el presupuesto final de la obra que asciende a \$60.000 millones de pesos aproximadamente, lo cual está siendo conceptuado por interventoría; se tienen contemplados 4.5 años para la ejecución y financiación de esta obra, la cual se entregará a mediados de 2019.

### 6.3.3 Injerencia Proyecto de Iniciativa Privada GICA

En el proyecto de iniciativa privada GICA se enmarca totalmente en la concesión GIC, una vez esta termine su contrato hacia el año 2021; ya que GICA está en etapa de pre construcción de la segunda calzada para el trayecto 5, Ibagué-Cajamarca; tramo determinante del corredor donde se presenta la mayor parte del tráfico pesado de la concesión; su sentido bidireccional y el diseño geométrico actual hacen que sea una vía actualmente de velocidades entre 20 a 30km/h, perjudicial para el tránsito adecuado de la zona, sobre todo el tráfico particular tiene gran incidencia en accidentes al adelantar en zonas indebidas; por este motivo, es clave que ambos proyectos puedan complementarse incluso en etapas anteriores por el mejoramiento del corredor.

Foto 9. Trayecto 5. Ibagué - Cajamarca	Foto 10. Trayecto 5. Ibagué - Cajamarca
	
<p>Imprudencia de conductores, debido a las bajas velocidades del corredor.</p>	<p>Tráfico diario en la vía, velocidades que no superan los 30km/h</p>

GICA es un proyecto que absorberá la concesión San Rafael y por este motivo es válido plantear complementos de obras faltantes de GIC para esta iniciativa privada, debido a que ya no se puede adicionar más recursos a GIC. Hay muchas sugerencias de seguridad vial que pueden darse a través de ese proyecto y serían bien vistas por el adecuado tránsito del corredor vial Girardot – Ibagué –Cajamarca.

Las recomendaciones de cambiar algunos intercambiadores que se encuentran a nivel por intercambiadores deprimidos, mejorarían la movilidad en varios puntos y disminuirían la accidentalidad; son algunas de las propuestas que se pueden dar a GICA por parte de la interventoría Consorcio Interconcesiones una vez se empalme la terminación de GIC con GICA.

#### 6.3.4 Auditorías de Seguridad Vial - Seguimiento

El análisis de las auditorías de seguridad plantea algunas obras adicionales a realizar; en efecto, son 3 intersecciones a desnivel que pueden mejorar el tránsito en el corredor dadas las velocidades que se manejan y que las intersecciones actuales son constantes peligros en caso de imprudencias a altas velocidades; las intersecciones a realizar serían a desnivel, evitando así paradas bruscas por reductores de velocidad que se tienen instalados para tal fin.

Las sugerencias presentadas por la interventoría y dadas en la auditoría vienen siendo acogidas por el concesionario, sobre todo en lo referido a señalización vial, lo cual es un gran paso para mejorar las vías concesionadas.

#### 6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Girardot – Ibagué - Cajamarca, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
  - Servir a la comunidad.
  - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
  - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

#### 6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.

### 6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor

Ver conclusiones y recomendaciones. (Cap. 8 del presente informe)

### 6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a región seguido en la Tabla No.9, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCIF-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en marzo de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental

*Tabla 9 – Relación de Observaciones PMP y su avance*

No.	Descripción e identificación no conformidad real o potencial.	Observaciones	Avance %
1292	Interventoría No se ha diseñado ni implantado por parte de la firma interventora un sistema dedicado a la identificación y previsión de los principales riesgos asociados con el Contrato de Concesión, que permita prever, organizar y realizar acciones frente a la posibilidad de materialización de riesgos y minimización de impactos.	Se adapta una matriz de seguimiento a riesgo de la concesión y aparte otra a riesgos de la interventoría. Se presenta en Auditoría.	100%
1294	La interventoría no posee una Pagina WEB propia, esto ocasiona incumplimiento en todos los ítems de seguimiento que esta debe poseer (link o enlace específico y único para el uso de la ANI) en el cual la entidad pueda en cualquier momento obtener informes de toda índole, y valorar la correspondencia generada entre la Agencia Nacional de Infraestructura, la interventoría, el concesionario y terceros actores, Video en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas. En la visualización de cada estación de báscula debe incluirse tanto una panorámica de la instalación como el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) simultáneo	Se verifica en la auditoría el adecuado funcionamiento de la página web, adicional a esto se evidencian el monitoreo por video; sin embargo la señal en los peajes y básculas no permite visualizar continuamente por red; sin embargo, la grabación se verifica de manera perfecta.	100%

	con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula. Se dio una página WEB General de un consorciado www.ingelog.com de todos los proyectos de la firma, mas no tiene una propia.		
1298	No se ha realizado la auditoria de Seguridad vial, estipulada para el segundo mes contado a partir del acta de inicio del citado contrato.	Se evidencia Auditoria realizada conforme al plan entregado	100%
1300	Se encuentra desactualizada y/o no presenta la información requerida la Página de la Agencia Nacional de Infraestructura llamada SIINCO.	Este procedimiento ya no se lleva a cabo.	NA
1302	Anexar seguimiento a la señalización temporal de obra	Se presentan formatos de seguimiento y periodicidad.	100%
1321	Requerir a la interventoría para que implemente lo antes posible un plan de aseguramiento de calidad en los proceso de interventoría, el cual asegure la adecuada documentación y archivo de los procesos de verificación, codificación y adopción de formatos de verificación y control de calidad, de acuerdo a la Norma ISO 9001	Se tiene plan de aseguramiento de la calidad, las empresas socias del consorcio todas están aseguradas en norma ISO 9001.	100%
1322	Se presenta observación sobre el cumplimiento del personal requerido y contractual, lo anterior debido a que algunos especialistas propios de la etapa de construcción, no se encontraban dentro del registro de nómina: el especialista en túneles, electromecánico, estructuras, lo anterior debido a que no se han iniciado las obras del túnel y viaducto.	El personal que está aprobado se corrobora con los documentos aportados para pago mensual y están de manera correcta.	100%
1323	Para el personal que se encuentra contratado a título de prestación de servicios no se soportó el pago de parafiscales.	Caso específico, subsanado.	100%

1324	Aunque mediante correo electrónico se informó el cambio de imagen de la Agencia Nacional de Infraestructura, se debe requerir al interventor ya que se encuentran pendientes logos en los vehículos de interventoría placas TGN346 y RE0509	Se presentan los logos actualizados en las camionetas.	100%
1325	No se cumplieron los indicadores de las metas SIGOB, para la vigencia 2012, puesto que faltaran 1.9 km correspondientes al tramo II (Túnel y viaducto), lo anterior debido a la falta de licencia ambiental para estas obras.	Ya está cumplida esta actividad.	100%
1326	Se debe conceptuar y hacer seguimiento a la aplicación de los manuales de interventoría y supervisión.	Se presentan nuevos manuales a 2015, para revisar por parte de todos los supervisores.	En implementación
1327	Se debe requerir al concesionario para que entregue al Interventor cada pieza informativa antes de su edición para su concepto y observaciones.	Se vienen adelantando de manera previa los contenidos informativos a suministrar, para aprobación por las partes.	100%
1328	Se encuentra pendiente de definición la ampliación de etapa de construcción.	Se ampliará la etapa de construcción en el otro sí 11, para la segunda calzada de Gualanday, el proyecto está 100% en operación hoy en día.	100%
1329	Se debe verificar el cumplimiento y avance de las acciones correctivas planteadas en el plan de mejoramiento Institucional para garantizar el cumplimiento dentro de las fechas estipuladas para este fin.	Se viene adelantando plan de choque para cumplimiento a 30 de junio de 2015.	80%
1333	Temas pendientes a la fecha: - Instalación de teléfonos públicos en las áreas de servicio, en tramo 1 y 3 - Construcción de accesos a veredas que lleguen a la variante de Gualanday en tramo 2 - Se encuentran obras en el tramo 3A subtramos (Pedro Tafur y el Pte. de Chípalo) que según interventoría ya se efectuó, y no han sido entregados a la Alcaldía Municipal de Ibagué, por tanto	Ya se cumplieron estos pendientes puesto que el proyecto está al 100%	100%

	sigue a cargo de ANI - Iniciar proceso de sanción al concesionario por la posible elución peaje de Gualanday, el cual se encuentra en etapa de documentación.		
2173	Para el Supervisor Durante el desarrollo de la presente auditoría, se pudo observar un conocimiento adecuado del proyecto por parte del supervisor Wilson Garzón Cifuentes, además de un liderazgo en temas importantes como la atención a usuarios en CCO y la coordinación con otras áreas para definir deficiencias en aspectos prediales de la concesión, todo lo anterior a pesar de no tener 6 meses en el proyecto. El único aspecto a mejorar por parte de la supervisión, hace referencia a la facilitación y apoyo para que el Vicepresidente de Gestión Contractual, conozca el posible conflicto de interés suscitado entre el concesionario y la fiducia, así como la coordinación con las áreas financiera y jurídica de la ANI a fin de que se analice a profundidad el posible conflicto.	Se precisa que no hay tal conflicto de interés por ser sociedades independientes en el ejercicio de sus funciones y de hecho la fiduciaria es vigilada por la Superfinanciera lo cual precisa cualquier evento que sea del caso sería alertado.	100%
2174	Interventoría Mejorar el seguimiento sobre aspectos de seguridad vial en las estaciones de peaje y báscula, principalmente en lo relativo a la instalación de amortiguadores de impacto en cada uno de los carriles de acceso a la estación, en atención al accidente ocurrido con la tractomula a principios de 2014.	Se evidencia seguimiento al respecto de acuerdo al accidente ocurrido; más que falta de señalización, se dio por imprudencia del conductor que se quedó dormido, conforme lo explicó la interventoría.	100%
2175	Solicitar al concesionario un sistema de comunicación más expedito entre los funcionarios de la báscula y los técnicos de operan el sistema de grabación en la estación de peaje, a fin de mejorar el control de vehículos elusores del proceso de pesado.	El sistema de comunicación es eficiente, para los vehículos no pesados se informa a la siguiente báscula de pesaje para detenerlos y que allí sean pesados.	100%

2176	Teniendo en cuenta la fase en la que se encuentra la construcción del túnel, la interventoría deberá asegurarse que el sistema de iluminación a implementar por el concesionario no presente dificultades como el efecto cebra, así como que, el sistema de ventilación a implementar no provoque tal cantidad de ruido que se dificulte la comunicación mediante los teléfonos de emergencia.	Se llevó a cabo la construcción y no presenta ninguno de los eventos advertidos por la auditoría.	100%
2177	Seguir insistiendo en la solicitud al concesionario sobre la demolición de los asfaltos colocados que presentan fisuras en bloque y transversales y reemplazarlo con material de óptima calidad.	Se viene efectuando por tramos, una vez son identificados y priorizados de acuerdo al mantenimiento que se viene realizando a lo largo de la vía.	90%
2178	Seguir insistiendo en la solicitud al concesionario sobre la demolición de los asfaltos colocados que presentan fisuras en bloque y transversales e Implementar controles más efectivos sobre la limpieza que el concesionario realiza sobre las alcantarillas que se encuentran en la vía.	Se viene efectuando por tramos, una vez son identificados y priorizados de acuerdo al mantenimiento que se viene realizando a lo largo de la vía.	90%
2179	Implementar controles más efectivos sobre la limpieza que el concesionario realiza sobre las alcantarillas que se encuentran en la vía.	Se evidencia un control más efectivo sobre la limpieza en alcantarillas y box, se evidencian formatos y labores en el informe mensual.	100%
2180	En cumplimiento del Anexo 4 de los Pliegos de Condiciones, la interventoría deberá implementar una conexión de video en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas. Por otro lado, a título de recomendación, identificar con lugar y fecha los sitios de las fotografías que aparecen en la página. Además incluir en el link de contacto la ciudad correspondiente a la dirección de la interventoría, no se sabe si es Ibagué o Bogotá D.C.	Se evidencia la implementación de la página web conforme a la información requerida. Se tiene la conexión en video en tiempo real pero la señal en los puntos de peaje no presenta la mejor calidad de cobertura de señal, sin embargo se deja la grabación constante.	100%

2181	Teniendo en cuenta que el 60% del consorcio pertenece a una empresa extranjera, llamada Ingelog S.A., con más de veinte años de experiencia en el mercado chileno, bien valdría la pena lograr, para todo el equipo interventor, la transferencia de conocimientos mediante capacitaciones y no solamente un apoyo en la producción documental hacia la Agencia o el Concesionario.	Se aporta por parte de Ingelog S.A., un acompañamiento particular en cuanto a los temas de seguridad vial que se implementan en Chile, es así como se tienen lineamientos sobre el particular en las auditorías de seguridad vial.	100%
2182	Estudiar con el concesionario un tipo de señalización adecuada para las básculas del proyecto que se encuentren sobre separador central.	La señalización sigue siendo la habitual, sin embargo se presenta con mayor influencia para el desvío hacia el carril central a los vehículos de carga	100%
2183	Establecer procedimientos para implementar controles de lavado de activos, financiación del terrorismo y corrupción sobre los egresos del concesionario.	Se acordó a través de la Fiduciaria tener un certificado para tal fin, ya que ellos son los llamados a tener este tipo de control y se certifica a través de esto mensualmente.	100%
2184	Recopilar todos los oficios hacia la fiducia que no han sido atendidos en debida forma y reportar a las áreas jurídica y financiera de la ANI, para efectos de que se analice un posible conflicto de intereses.	Se determina que no hay conflicto de interés independiente de que un socio sea Constructora Colpatria y la Fiduciaria sea de la misma organización Colpatria ya que se manejan aisladamente. Se verificó por la interventoría y posteriormente por la ANI.	100%
2185	Implementar seguimiento remoto a las estaciones de peaje y básculas mediante cámaras de video.	Se tienen instaladas las cámaras en los peajes y casetas de pesaje, sin embargo por la señal es difícil evidenciar en tiempo real, sin embargo se guarda la información.	90%



**7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR**

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Interconcesiones, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de febrero de 2014 y mayo de 2015.


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 auditoría pasada hasta la evaluación del presente año.

Los resultados que permite tener esta calificación comparativa, revela la evolución que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas en este informe referidas en cada uno de los componentes, la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio ERU Concesiones para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 80.27 sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en febrero de 2014:

Tabla 10. Resultados de calificación MED de febrero de 2014

	Nombre Proyecto Concesión	Girardot - Ibagué - Cajamarca				
	Nombre Interventoría del proyecto	Concesión Interconcesiones				
	No. Contrato Interventoría	082 de 2012				
	Fecha de Evaluación	17 de Febrero de 2014				

Componente	Calificación desempeño de interventoría				
	Maximo	Fin	Logro	Arc	Medio
01 Gestión Administrativa				77,81	
02 Gestión Técnica					82,80
03 Gestión Financiera				74,84	
04 Gestión Jurídica					84,50
05 Gestión de Afiliados y Recaudos				79,81	
06 Gestión Ambiental				78,44	
07 Gestión Social					83,23
08 Gestión de Riesgos				78,50	
<b>Promedio General =</b>					<b>79,22</b>

La segunda medición se realizó en mayo de 2015, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

Tabla 11. Resultados de calificación MED de mayo de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Concesionaria San Rafael S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interconcesiones
No. Contrato Interventoría	092 de 2012
Fecha de Evaluación	25 y 26 de mayo de 2015

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
<b>Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO</b>						
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	<b>Muy bajo</b>	<b>Bajo</b>	<b>Medio</b>	<b>Alto</b>	<b>Muy Alto</b>
01	Gestión Administrativa				78,19	
02	Gestión Técnica					82,02
03	Gestión Financiera				78,00	
04	Gestión Jurídica					83,83
05	Gestión de Aforo y Recaudo				79,20	
06	Gestión Ambiental					81,75
07	Gestión Social					81,41
08	Gestión Predial				77,77	
<b>Promedio General =</b>		<b>80,27</b>				

Presenta un mejoramiento importante lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Dentro de los objetivos que resalta este informe de auditoría es el comparativo de componente a componente, dados los resultados obtenidos en cada una de las calificaciones. Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 9 y 10, 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.

Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría.

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

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 10 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 25 y 26 de mayo de 2015, 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 de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión 007 de 2007.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de

concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.

4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (items 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 2015, así:

### 7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

#### *Calificación Obtenida: 78.19*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta un muy buena estructura organizacional que se tiene, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en la ciudad de Ibagué cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar, debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor vial. Se tiene otra oficina en la ciudad de Bogotá para manejar los componentes financieros y jurídicos los cuales son de mayor movimiento en la capital del país.

La dedicación adicional de personal en varias áreas, permitió que mediante el adicional generado para cumplir con las funciones de control referidas al otro sí 10, estudios para la construcción de la segunda calzada a la variante de Gualanday, permitiera modificar aumentando las dedicaciones de personal influyente para el desarrollo de este alcance adicional.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia una ágil capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, aun cuando son de gran complejidad, en este sentido se resalta también que la Concesión dispone de manera ágil la atención de las recomendaciones dadas por la interventoría.

El control de las obligaciones contractuales, es muy preciso y ha derivado en actuaciones de verificación de situaciones ocurridas en el pasado, mayor a la permanencia que lleva esta interventoría en el proyecto; de esta manera se han generado varios procesos de disminución para el concesionario por incumplimientos de diferentes conceptos, incumplimiento de cronograma, por no obtener el índice de estado dispuesto para la etapa de operación, entre otras.

Las páginas web tanto de la interventoría como de la concesión, evidencian actualización permanente de la información, asimismo, el control sobre los contenidos allí depositados viene dándose controladamente y acorde a implementación de formatos de verificación por parte de la interventoría, generando así, que cualquier ciudadano acceda a conocer la información relativa al proyecto. Se sugiere involucrar en un link la ficha técnica generada por la ANI para conocimiento general a cualquier usuario que visite la web y también un mapa general del proyecto por tramos, con el fin de evidenciar cada uno de los trayectos.

En cuanto al sistema de gestión de calidad, se puede evidenciar que deriva de una de las empresas que conforman el consorcio, donde se aplica la certificación dada en normas de calidad, esto se hace notar en los procesos y procedimientos empleados; las actualizaciones que vienen adelantando conforme a mejoras continuas es evidenciado en las re certificaciones de calidad que le aportan a la estructura organizacional.

El control de plazos empleado por la interventoría en la construcción del túnel y viaducto permitió una optimización de tiempos acorde a ítems medibles y ponderados, que evidenciaban un real avance por cada una de estas megaobras, esto fue concertado con el concesionario y permitió terminar estas obras en un menor tiempo al pactado. Esta metodología se aplicará para los trabajos de la segunda calzada de Gualanday y el nuevo viaducto a construir debido a esos buenos resultados.

El archivo fotográfico que mantiene la interventoría resalta el permanente seguimiento, desde las inspecciones diarias hasta las situaciones de revisión específica por motivos inherentes al proyecto, los recorridos permanentes permiten establecer situaciones de riesgo o mejora que son transmitidas al concesionario mediante oficios de llamado de atención, situaciones que se presentan de manera cotidiana para la adecuada operación del corredor vial. Adicional a esto la filmación mensual que se hace del corredor denota el estado de la vía a lo largo de todo el corredor evidenciando mes a mes el estado y/o avances del mismo, se sugiere para este colocar la fecha de filmación y el número del trayecto, ya que hoy en día solo se describe el tramo y la abscisa.

Si bien uno de los consorciados es de origen extranjero y está en mayor porcentaje, no es tan notorio el complemento que esta sociedad le aporta al consorcio interventor, se viene manejando más por un asesoramiento externo en implementación de buenas prácticas en seguridad vial adoptada de casos chilenos, dado el origen de esta empresa. Precisar en qué otros componentes puede aportar este consorciado dado su alto volumen de participación en el consorcio.

#### 7.1.2 Desempeño del componente técnico



##### **Calificación obtenida: 82.02**

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción y mantenimiento, control en peajes, control en básculas, medición de estado del corredor e intervenciones constructivas que adelanta el concesionario.



De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, como es el tema de pavimentos, el componente jurídico y las gestiones financieras, dada la incidencia de estos temas en los tramos terminados pero que evidencian falencias. De la misma manera fueron base para el acompañamiento a la ANI para el otro sí 10 y en este momento el otro sí 11 referido a las obras de segunda calzada de Gualanday.

Se resalta el seguimiento minucioso al estado del pavimento a lo largo del corredor y la definición particular de las falencias que tiene a pesar de que no se pueden percibir fácilmente, el mantenimiento continuo que realiza el concesionario está basado en una mala aplicación del asfalto y posiblemente de un mal diseño del pavimento, esto conlleva a un constante riesgo por fatiga que puede traducirse en quiebres de no atender un mantenimiento rutinario continuo. Este

tema está en controversia para planteamiento de disminución y posible amigable componedor. Sin embargo para el usuario la vía es buena, pero técnicamente tiene muchas falencias.

Foto 11. Intervención Rutinaria	Foto 12. Carril luego de la intervención.
	
Continuo mantenimiento a la vía, a fin de evitar fallas mayores en la estructura de pavimento.	Carril izquierdo, recién intervenido.

Se sugiere realizar de manera más frecuente demarcación a lo largo del corredor sobre todo en los peajes, zonas de báscula y curvas en general ya que denotan desgaste intenso, debido a que se encuentran con ausencia parcial o total de pintura reflectiva; si bien el proyecto mantiene una buena señalización es necesario complementar este aspecto a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial especialmente en el tránsito nocturno.

Foto 13. Tramo 5. Ibagué-Cajamarca	Foto 14. Peaje Chicoral
	
Este tramo es el que más requiere demarcación a lo largo del corredor	Reductores de Velocidad con pintura desgastada.

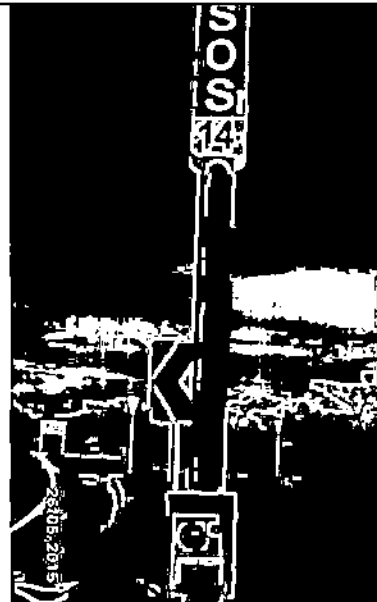

Acorde a la auditoría de seguridad vial donde se señalan y evidencian muchos casos para mejorar a lo largo del corredor, es de suma importancia que los señalamientos allí dispuestos den cumplimiento en un plan programado en conjunto con la concesión, a fin de evaluar las metodologías empleadas por el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

de operación y sobre todo en los pasos urbanos se evidencian situaciones de inseguridad para los usuarios por imprudencias que se vienen dando de diferente tipo.

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

Tanto las instalaciones de Peaje como Pesaje las casetas y equipos se encuentran en perfecto estado con operación normal en los dos peajes de la concesión, semáforos adecuados, casetas de recaudo en buen estado y sistema operando de manera normal, sin evidenciarse represamientos.

El seguimiento realizado a los postes SOS, evidencio situaciones normales de comunicación se realiza prueba al poste SOS 14 la señal es adecuada y la comunicación fluida, además se evidencia que tiene una tecnología que es de fácil uso con señal a través de celular que no tienen ningún impedimento.

Foto 15. Poste SOS 14	Foto 16. Poste SOS evaluado durante la auditoría
 <p>A vertical signpost with 'SOS' written vertically and '14' in a box at the bottom. The background shows a road and some vegetation.</p>	 <p>A close-up of the SOS sign. The sign has logos for ANI, the concessionaire, and 'SERVICIO SOS'. It includes instructions in Spanish: 'INSTRUCCIONES DE USO: COMUNICAR LA ACCIDENTACIÓN PARA OBTENER EL SERVICIO SOS LE PUEDE SALVAR LA VIDA. CUIDELO, EL SERVICIO SOS LE PUEDE SALVAR LA VIDA.' A date stamp '26/05/2015' is visible in the bottom right corner.</p>
<p>Poste en buen estado físico y de funcionamiento.</p>	<p>Poste en buen estado físico y de funcionamiento.</p>

Para la ejecución de las obras de la segunda calzada se sugiere tener especial cuidado con el diagnóstico de redes de gas y petróleo que pasan en cercanías del diseño geométrico debido a que estos traslados son de gran monto y difícil concertación con las empresas que son administradoras de este tipo de redes.

Es determinante el análisis que se viene desarrollando respecto al índice de estado y el pavimento en general de todo el corredor vial, si bien se ve en un óptimo estado hay que seguir investigando las causas que dieron lugar al envejecimiento prematuro que impide mantener la carpeta asfáltica





con tiempos extensos de operación, de igual manera exigirle al concesionario cumplir con el índice de estado de operación el cual es de 4.5.

**7.1.3 Desempeño del componente Ambiental**

*Calificación obtenida: 81.75*

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto en efectuar licenciamientos ambientales o modificaciones a las licencias respectivas; esto genera un avance monitoreo constante a precisar los tramos y trayectos en donde puede darse vía libre a la ejecución física de tramos una vez sean aprobados estos requerimientos.

Se ha realizado un gran trabajo respecto a las compensaciones ambientales dispuestas en la licencia, donde la compensación realizada no estuvo definida adecuadamente en predios asignados por Cortolima, siendo que lo realizado fue sembrar especies forestales a lo largo del corredor en la franja de la vía a lado y lado, trayendo consecuencias de gran envergadura como lo son incidentes viales por la cercanía de los arboles sembrados, este tema también será a discusión para un posible amigable

Foto 17. Compensación ambiental inadecuada	Foto 18. Limpieza del corredor.
	
Compensación forestal dentro del margen de la vía, en predios muy cercanos a la vía misma.	Trabajos de limpieza al margen derecho.

Debido a que la vía se encuentra con 100% en operación, vale la pena resaltar el estado del corredor vial en materia de limpieza, orden y aseo a lo largo de todo el trazado; se evidencia un trabajo permanente del concesionario en dichas labores el cual fue evidenciado en el recorrido, donde este buen aspecto se resalta por los usuarios que utilizan la vía.

**7.1.4 Desempeño del componente Jurídico**

*Calificación obtenida: 83.83*

Se resalta el componente jurídico debido a las actuaciones que se vienen realizando con respecto a actuaciones de la concesión en el pasado, definidas principalmente por incumplimientos de cronogramas de varios tramos, ejecución de obras no acorde a lo contratado (Rehabilitación trayecto 5, ley 105), inadecuada construcción de estructura de pavimento que propicia mantenimientos rutinarios y constantes afectando la operación de la vía.

La interdisciplinaria marcada por el equipo de abogados que se tiene, evidencia un adecuado análisis no solo jurídico, sino jurídico-técnico o jurídico-financiero; aporte fundamental para conceptualizar de manera completa cada uno de los casos presentados y en los cuales se centran las discusiones que se tienen en curso frente a la concesión; además del completo apoyo que se le viene dando a la ANI.

## 8. 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 presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

### 8.1 Para la Interventoría

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría como:

1. Se sugiere adelantar paralelamente el otro sí 11, sabiendo que está próximo a darse la definición del valor y presupuesto que precisa para este, siendo las obras de la segunda calzada de Gualanday.
2. Plantear las obras necesarias en virtud del mejoramiento en temas de seguridad vial para el corredor, en las intersecciones a nivel pueden mejorarse los índices de accidentalidad actuales mediante la realización de obras a desnivel. En caso de no poder gestionarse los recursos necesarios para estas intervenciones mediante GIC, puedan presupuestarse en el proyecto GICA que en 2021 asumirá la operación de esta concesión.
3. Dejar por escrito la metodología de medición de avance de obra utilizada en el viaducto y túnel de Gualanday, para implementar el mismo mecanismo en las obras que comenzaran a partir del otro sí 11.
4. Respecto a las obras pendientes como es en la Intersección Buenos Aires, donde de manera directa se afectó en tres puntos la vía férrea a cargo del INVIAS, es determinante que mediante mesas de trabajo entre Concesionario, Interventoría, ANI e INVIAS se defina la restitución de la red férrea o los pasos férreos en este punto acorde a la normatividad del Ministerio de Transporte, Manual de Normatividad Férrea Parte I y Parte II, la resolución 000453 de 12 de febrero de 2009 y resolución 241 del 24 de mayo de 2011, "Por la cual se

fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención de la infraestructura férrea nacional concesionada". Esto con miras a llevar a cabo la intersección conforme que es una obligación a realizar por parte del concesionario y en este momento no se ha realizado.

5. En la página web implementar el mapa general del proyecto ya que únicamente se describe tramo a tramo, lo cual no permite evidenciar en las referencias de los 7 trayectos que hacen parte de la Concesión.
6. Se sugiere impulsar, junto con el concesionario, un plan de culturización y socialización respecto de los temas de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos trayectos del proyecto.
7. Se deben tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, administrativos, predial y ambiental.


## 8.2 Para el Supervisor

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte del supervisor tales como:

1. No se evidenció documento de empalme entre el supervisor saliente, Ing. Wilson Garzón, y el supervisor entrante al proyecto, Ing. Danilo Martínez, dado el cambio generado en el mes de marzo; cuando se hagan cambios de supervisores deben dejarse por escrito documentos entregados y de recibo del nuevo supervisor a fin de tener la información completa del proyecto y acciones relevantes que estén en trámite.
2. A pesar del corto tiempo que lleva el nuevo supervisor a cargo del proyecto se evidencia adecuado conocimiento del contrato y sus modificaciones conforme a brindar actuaciones acordes al cumplimiento del mismo, de igual manera se resalta que a pesar de no haberse dado empalme por escrito con el anterior supervisor, se tuvo un buen empalme.
3. Gestionar de manera activa la generación del otro sí 11, que precisa el presupuesto, plazo y recursos para las obras de la segunda calzada de Gualanday.
4. Apoyar a la interventoría en los trámites que se vienen adelantando respecto a las disminuciones previstas por hechos encontrados en actuaciones anteriores por parte de la concesión.
5. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento Institucional – PMI, referido a los hallazgos que hasta el momento se mantienen en el proyecto de acuerdo a lo valorado por la Contraloría General de la República, se evidencia acertado manejo y completitud en dos de los cinco hallazgos que tenía el proyecto, los pendientes tienen cumplimiento superior al 80% por lo cual se espera sean cerrados antes del 30 de junio de 2015.

6. Gestionar de manera proactiva las observaciones y recomendaciones de PMP que vienen desde la auditoría del año 2013 y 2014 ya que aún no han sido subsanadas en su totalidad, dar un adecuado seguimiento para su cierre ya que no se evidencia estricto seguimiento.
7. 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 marzo de 2015 de 80.27 valor que se encuentra dentro del rango definido como muy alto (puntajes superiores a 80).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno