

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Memorando No. 2016-102-012227-3  
Fecha: 03/10/2016 16:05:18->102  
FUN: FRANCISCO ORDUZ BARO-304  
Anexos: Informe (18 folios)



Bogotá D.C

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

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

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Loboguerrero – Buga (PEI 127).

Apreciado doctor Figueredo:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Loboguerrero - Buga (PEI 127) realizada el día 16 de septiembre 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	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Loboguerrero - Buga (PEI 127)	1*	23*	5*

\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

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

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

Con un muy cordial saludo,



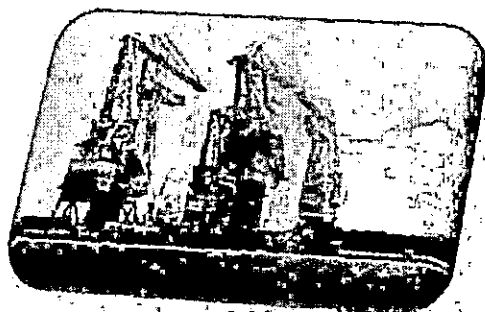
**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Francisco Orduz Varón - Gerente carretero 3 VGC  
Margarita Rosa Pardo Restrepo - Líder equipo apoyo a supervisión

Anexo: Informe 19 Folios  
Proyectó: Víctor Alfonso Trespalcacios Polo - Contratista Oficina de Control Interno.  $\alpha$   
Revisó: Iván Mauricio Mejía Alarcón - Contratista Oficina de Control Interno.  
Nro Borrador: 20161020023387

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP carretero Loboguerrero - Buga (PEI 127)

2016

28-09-16 4:00 pm.  
20-09-16

## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	4
1.1	Objetivo General .....	4
1.2	Objetivos Específicos.....	4
2.	ALCANCE .....	4
2.1.	Componentes Analizados.....	4
2.2.	Información de Contratos .....	6
3.	METODOLOGÍA .....	8
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	9
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	9
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	11
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría .....	11
6.2	Descripción del proyecto de concesión.....	12
6.3	Temas abordados de manera específica .....	14
6.4	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED.....	20
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	20
7.1	Evaluación del desempeño de la interventoría .....	22
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	24
7.1.2	Desempeño del componente técnico .....	26
7.1.3	Desempeño del componente financiero.....	27
7.1.4	Desempeño del componente jurídico.....	28
7.1.5	Desempeño del componente ambiental.....	30
7.1.6	Desempeño del componente social.....	32
7.1.7	Desempeño del componente aforo y recaudo.....	33
8.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	34
8.1	No Conformidades .....	34
8.1.1	Para la Interventoría .....	35
8.2	Recomendaciones.....	35
8.2.1	Para la Interventoría .....	35
8.2.2	Para la Supervisión.....	37
8.3	Buenas Prácticas y Observaciones .....	37

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados.....	6
Tabla 2 - Plazos estimados del contrato de concesión.....	6
Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario.....	7
Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora.....	7
Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora.....	8
Tabla 6 - Antecedentes de actuaciones iniciadas por otras entidades de control.....	10
Tabla 7 - Programa de la auditoría técnica.....	11
Tabla 8 - Descripción de los tramos e intervenciones previstas.....	12
Tabla 9 – Datos técnicos del proyecto.....	13
Tabla 10 - Resultados de calificación MED de marzo de 2014.....	21
Tabla 13 - Resultados de calificación MED de septiembre de 2016.....	21

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Localización y tramos del proyecto.....	14
Ilustración 2 – Esquema de plan de trabajo de reversión.....	16
Ilustración 3 – IP Vía al Puerto.....	19

## 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 carretero Loboguerrero – Buga (APP de iniciativa pública – concesión corta), a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de la APP.

### 1.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del mismo.
- Analizar el avance de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto así como los controles asociados al cumplimiento de los alcances para la fase de reversión que atraviesa.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto carretero, APP de iniciativa pública Loboguerrero - Buga, que permite evaluar las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Intercon.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional – PMI y verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP.

## 2. ALCANCE

El presente informe de auditoría técnica abarca el periodo transcurrido entre enero y septiembre de 2016, comprendiendo los siguientes aspectos:

### 2.1. Componentes Analizados

Dentro de los corredores de transporte que soportan la carga de comercio exterior se encuentra Bogotá - Buenaventura, que une dos importantes polos comerciales de Colombia: la Costa Pacífica con el interior del país. En este corredor se encuentra la vía Loboguerrero – Mediacanoa – Buga, y desde agosto de 2006 la ANI (en ese entonces INCO) decidió incorporar al contrato de concesión N° 005 de 1999 con el concesionario Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca<sup>1</sup> (en adelante concesionario UTD) la construcción, operación y mantenimiento de la segunda calzada entre Loboguerrero y Mediacanoa (47.6 km). Sin embargo, la calzada existente en este tramo no se incluyó dentro de dicho objeto.

<sup>1</sup> Proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca: [www.ani.gov.co/proyecto/carretero/malla-vial-del-valle-del-cauca-y-cauca-21323](http://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/malla-vial-del-valle-del-cauca-y-cauca-21323) Las siglas de este concesionario son: UTDVCC - Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca, y de manera abreviada UTD.

A partir de junio de 2009, el INCO (hoy ANI) recibió del INVIAS la calzada existente que comprende los tramos Loboguerrero – Mediacanoa – Buga para ser afectada a un contrato de concesión diferente al ya mencionado con UTD. Ante la imposibilidad de adicionar la operación y el mantenimiento del sector Loboguerrero – Buga al concesionario UTD, la ANI estructuró internamente el proceso de licitación pública para celebrar una concesión corta que incluyera también la rehabilitación de la vía Loboguerrero - Buga, cuyos pliegos de condiciones fueron publicados en noviembre de 2012, a manera de piloto de los contratos 4G que surgieron con posterioridad.

En la actualidad, la concesión corta Loboguerrero - Buga se encuentra en etapa de operación<sup>2</sup> y mantenimiento, y además avanza el periodo de reversión que comprende básicamente la devolución de los bienes de la concesión a la entidad estatal competente, en este caso la ANI.

Transcurridos 14 de los 15 meses que contempla la fase de operación y mantenimiento, es de resaltar que el concesionario aún está obligado a cumplir con los niveles de servicio mínimos para esta etapa respecto de la infraestructura que le fue entregada. Teniendo en cuenta lo anterior, se verificó la labor de inspección, vigilancia y control ejercida por la interventoría en virtud del contrato 282 de 2013; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances particulares para este proyecto en los componentes concernientes al modo carretero; tales como, administrativo, técnico, financiero, jurídico, recaudo, social y ambiental.

Se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED por segunda ocasión a esta interventoría, el 16/09/2016, lo cual permite llevar una trazabilidad de su desempeño. Los resultados y análisis de la MED se presentan en los numerales 7 y 8 del presente informe.

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

- Guía para la elaboración de informes de auditoría técnica, código EVCI-I-006, v1. ANI, 2016.
- Procedimiento Auditorías Técnicas, código EVCI-P-003, v4. ANI, 2015.
- Manual de evaluación del desempeño de interventorías, código EVCI-M-001, v1. ANI, 2015.
- Manual de buenas prácticas para interventorías, código EVCI-M-002, v1. ANI, 2015.
- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño de interventorías para los modos: carretero, portuario, aeroportuario y férreo, código EVCI-M-003, v2. ANI, 2015.
- Lecciones Aprendidas en Gestión para Interventorías, EVCI-M-004, v1. ANI, 2015.
- Manual interventoría y supervisión, código GCSP-M-002, v1. ANI, 2015.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en la pestaña "Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión - Manuales".

<sup>2</sup> De acuerdo con lo estipulado en el parágrafo 2 de la cláusula segunda del contrato de concesión pertinente al proyecto Loboguerrero - Buga, la operación de los sectores 1, 2 y 3 de este proyecto se trasladó a la concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca - UTD. Por lo anterior, desde el 23 de mayo de 2014 la concesión corta solo opera el sector 4.

## 2.2. Información de Contratos

Los datos generales del contrato de concesión, así como la información relevante del Concesionario y la Firma Interventora se registran en las siguientes tablas:

*Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados*

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Contrato de concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación, según corresponda, del proyecto vial Loboguerrero Buga, y la preparación de los estudios y diseños definitivos a que hubiere lugar, la gestión predial, social y ambiental, la obtención y/o modificación de licencias ambientales o permisos, la financiación, en el corredor concesionado Loboguerrero - Buga.	N° 211 de 2013  <u>Proceso:</u> VJ-VE-LP-005-2012	CONCESIONARIO LOBOGUERRERO BUGA SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
Interventoría	Ejecutar para la agencia la interventoría técnica, económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-LP-005-2012 correspondiente al corredor Loboguerrero - Buga.	N° 282 de 2013.  <u>Proceso:</u> VJ-VE-CM-009-2013	CONSORCIO INTERCON
Supervisión	Líder equipo de apoyo a la supervisión.	N° VGC 130 de 2016	Margarita Rosa Pardo Restrepo

Fuente: consulta en SECOP I y ORFEO.

Al día de realización de la presente auditoría técnica han transcurrido 35 meses del inicio del contrato de concesión. Las fechas importantes del mismo se reportan a continuación:

*Tabla 2 - Plazos estimados del contrato de concesión*

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	PLAZO en meses
Suscripción del contrato	29 de julio de 2013	-
Inicio del contrato y etapa de pre-construcción	11 de octubre de 2013	4
Inicio etapa construcción	11 de febrero de 2014	17
- Finalización de la obra	10 de junio de 2015	-
Iniciación etapa de operación y mantenimiento	11 de julio de 2015	15
Se alcanzó el VPIP	23 de octubre de 2015	-
Terminación del contrato de concesión	10 de octubre de 2016	36 (3 años)
Fecha de reversión	11 de octubre de 2016	-

Fuente: información del contrato de concesión, informe de interventoría del periodo de julio y ficha técnica allegada por la supervisión.



Nota 1: el 23/10/2013, días después de la fecha de inicio del contrato, se firma el acta de entrega de la infraestructura vial existente en el tramo Loboguerrero – Buga, ruta 40-01 (departamento del Valle del Cauca); partiendo en el PR 63+000 en Loboguerrero, y hasta el PR 118+418 (cruce con la ruta 25) en Buga.

Nota 2: el 13/12/2013, a escasos dos meses de la fecha de inicio del contrato, la ANI recibió la estación de peaje de Loboguerrero por parte de la concesión Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca, y procedió con la respectiva entrega al proyecto Loboguerrero – Buga (de acuerdo a la cláusula 74 del contrato de concesión). A partir de esta fecha, el recaudo se consignó en la sub-cuenta Excedentes de la ANI hasta el 31/03/2014. Desde el 01/04/2014, superado el primer mes de la etapa de construcción, los recursos provenientes del recaudo del peaje comienzan a formar parte del VPIP (Valor Presente al Mes de Referencia del Recaudo de Peaje) y se empiezan a consignar en la subcuenta Peajes de la cuenta Agencia. Seguido a esto, el 23/10/2015, 19 meses después, el concesionario alcanza el VPIP de acuerdo con su propuesta económica (COP\$ 38,235 miles de millones).

Nota 3: el contrato establecía para el desarrollo de la etapa de construcción un periodo de 16 meses, y efectivamente se concluyó con las actividades de obra el 10/06/2015; sin embargo, se contempló un periodo de 1 mes para dar cierre formal a la etapa de construcción, que finalizó oficialmente el 10/07/2016, con el objetivo de que la interventoría revisara, pudiera verificar documentos y medir índice de estado. Por lo anterior, la etapa de construcción duró 17 meses y la etapa de operación y mantenimiento, que también tenía una duración inicial de 16 meses, se recortó a 15.

Nota 4: conforme lo estipulado en la actualización del plan de obras presentado por el concesionario el 30/04/2014, se entregaron las obras del tramo 4 el 30/11/2014, el 15/02/2015 las del tramo 3, el 15/04/2015 las del 2 y, finalmente, el 10/06/2015 se finalizó el tramo 1.

En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de participación de los integrantes del concesionario LOBOGUERRERO BUGA SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADAS:

*Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario*

Composición accionaria	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACIÓN
LOBOGUERRERO BUGA S.A.S.	CCS CONSTRUCTORES S.A.	100.00%
	TOTAL	100%

Fuente: ficha técnica del proyecto actualizada al mes de agosto de 2016.

Por su parte, el acta de inicio del contrato de interventoría se estableció el 21/10/2013, y se quiere prorrogar por un lapso de 3 meses más, una vez se cumplan los 36 meses desde dicha fecha de inicio, abarcando así la mitad del periodo de liquidación.

*Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora*

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio INTERCON
Representante Legal	Camilo Adolfo Naged Rodríguez
Valor inicial del Contrato	\$ 4,488,645,026 (a diciembre de 2011)
Tiempo	36 meses (3 años)
Fecha de suscripción	20/09/2013

Fuente: información del contrato de interventoría y acta de inicio allegado por la supervisión.

A su vez, el Consorcio INTERCON lo componen cuatro integrantes cuya participación se ilustra en la siguiente tabla:

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

COMPOSICIÓN FIRMA INTERVENTORÍA	
GEOTECNIA Y CIMENTOS INGEOCIM LTDA.	60%
ICEACSA CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA	15%
MANUEL SANTIAGO DORIA NARVAEZ	15%
COPEBA LTDA.	10%
TOTAL	100%

Fuente: información del contrato de interventoría y acta de inicio allegado por la supervisión.

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la OCI corresponde a las actividades que debe cumplir el auditor designado en su ejercicio de evaluación integral a la interventoría y supervisión del proyecto en cuestión, y se ajusta a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. En este sentido, la ANI cuenta dentro del Sistema Integrado de Gestión con el procedimiento de Auditoría Técnica (EVCI-P-003) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión. El procedimiento referido anteriormente contempla las siguientes actividades o tareas:

**Solicitud de información:** se dio a conocer la auditoría mediante correo electrónico enviado el día 29/08/2016 dirigido a la gerencia y supervisión por parte de la ANI, en donde se solicitó la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos relevantes del proyecto. Adicional a esto, se requirieron evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la interventoría a medida que se abordaba cada criterio establecido en la MED.

**Revisión documental:** se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, previa consulta documental en las herramientas pertinentes del Sistema de Información Institucional. Así mismo, el estudio y análisis de antecedentes incluyó, entre otros insumos, los hallazgos vigentes de organismos de control externos consignados en el PMI y las conclusiones de auditorías previas señaladas en el PMP, para efectos de verificar su avance.

**Entrevistas:** se llevó a cabo una reunión en las instalaciones de la firma interventora en la ciudad de Bogotá el día 16/09/2016 con participación del director de interventoría y de quienes dominan cada componente evaluado; se expuso el objeto y cronograma de la auditoría y se explicó su idoneidad para efectos de las labores de seguimiento y control de la entidad. Previo a esto, se asistió al Comité de Regularización el día 07/09/2016 y se llevó a cabo la entrevista el día 14/09/2016 con el líder del equipo de apoyo a la supervisión y sus profesionales de apoyo.

Visitas de campo: no fue necesaria la realización del recorrido al sitio del proyecto debido a que ya finalizaron las actividades de construcción de las obras, además de que toda la documentación de la interventoría se centraliza en la oficina de la ciudad de Bogotá.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: mediante documentos adecuados, como actas y listas de chequeo, se realizó el debido seguimiento acorde con los procedimientos propios de una auditoría técnica. Como soporte de este informe se poseen además: apuntes en comité de regularización, notas de la reunión con supervisión, apuntes durante la auditoría y MED diligenciada.

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

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron no conformidades, recomendaciones y observaciones, que se ampliarán en los capítulos 6, 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<sup>3</sup> 210.
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
  - o Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508.
  - o Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- Contrato de concesión del proyecto (211 de 2013) apéndices, otrosíes y demás documentos pertinentes.
- Contrato de interventoría a auditar (282 de 2013), anexos y demás documentos pertinentes.
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

#### 5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

A la fecha, el proyecto no presenta antecedentes de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República. Se consultó ORFEO<sup>4</sup>, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones o actuaciones por parte de otros órganos de control interno y externo.

<sup>3</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

<sup>4</sup> Sistema de gestión documental interno – ANI.

Tabla 6 - Antecedentes de actuaciones iniciadas por otras entidades 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
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Convocan a inspección del proyecto para el 01/09/2016 y reunión para el 02/09/2016	Se verifica asistencia mediante acta
	Solicitud de información a la ANI (radicado 20164090477062 del 07/06/2016)	Respuesta el 01/07/2016 radicado 20163040196291
	Solicitud de información al concesionario (radicado 20164090477112 del 09/06/2016)	Respuesta el 05/07/2016 radicado 20164090572902
	Convocan a mesa de trabajo para el 26/07/2016 (radicado 20164090619582 del 21/07/2016)	Se asistió y se notificó al concesionario mediante radicado 20163040216881
	Solicitud de información a la ANI (radicado 20164090202692 del 11/03/2016)	Respuesta el 01/04/2016 radicado 20163040080081
	Convocan a mesa de trabajo para el 16/03/2016 (radicado 20164090207722 del 10/03/2016)	Reprogramada para el 26/07/2016
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

La inspección técnica y operativa originada por la Superintendencia de Puertos y Transporte los días 1 y 2 de septiembre de 2016 arrojó diversas anotaciones, de las cuales se extraen aquella que quedaron como compromiso por la interventoría:

- Buenas condiciones generales de transitabilidad y estado de la carpeta de rodadura, con presencia de sitios puntuales que requieren intervención.
  - Zona inestable en el PR76+850 (sector Santa Bárbara - tramo 1). La solución involucra estabilización de la banca que iniciará a partir de la tercera semana de septiembre.
  - Afectaciones por derrumbes y contaminación de la carpeta en el tramo 1, a causa de las obras de la segunda calzada que adelanta el otro concesionario UTD.
  - A pesar de las actividades de mantenimiento en el peaje se aprecia alto grado de deterioro de las losas.
  - Se observan puntos en donde existen diferencias de altura entre la unión berma y cuneta, lo que representa un factor de riesgo para los usuarios de la vía.
  - En el sector 1 se identifican deterioros en la demarcación horizontal, señalización vertical incompleta y ausencia de tachas reflectoras como consecuencia de las obras de la segunda calzada que adelanta el otro concesionario (UTD). En este sector también se aprecia ausencia de barreras de contención vehicular por el mismo motivo.
- Sectores críticos por reincidencia de accidentes de tránsito (PRs 87+700, 111+000, 102).

Por otro lado, las observaciones creadas en el informe correspondiente a la primera auditoría efectuada a la interventoría Consorcio INTERCON en el periodo de marzo del 2014, se encuentran cerradas en su totalidad desde el 27/07/2016.

En línea con lo anterior, se evidencia un seguimiento que efectuó la supervisión mediante oficio del 12/02/2016 con radicado 20163040032941, en donde solicitan a la interventoría soportar los avances del PMP y efectuar las gestiones que conllevaran a cerrar las anotaciones abiertas en ese entonces. La interventoría envió un último soporte el 08/07/2016 a la ANI, en donde adjunta los certificados de calibración de los equipos de topografía utilizados durante la etapa de construcción por parte del concesionario, cerrando así la última No Conformidad que se encontraba en estado pendiente.

## 6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría técnica, se generó y divulgó al interventor la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI, mediante correo electrónico del 09/09/2016 y carta con radicado 20161020280121 del 12/09/2016. Se relaciona a continuación el cronograma ejecutado durante la auditoría:

Tabla 7 - Programa de la auditoría técnica

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura.	16/09/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría.	16/09/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; gestión administrativa, técnica y financiera.	16/09/2016	9:00 a.m.
Aplicación de la MED; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	16/09/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general).	16/09/2016	6:00 p.m.

La revisión documental tuvo lugar en las oficinas del Consorcio INTERCON en la ciudad de Bogotá. En concordancia con la jornada planteada, se lograron abordar la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI a la luz de los criterios establecidos en la MED. La información analizada es concerniente al periodo de tiempo transcurrido entre enero y septiembre de 2016. Los temas de mayor análisis que se buscaban precisar fueron los siguientes:

- Revisión al cumplimiento de los requisitos y obligaciones contractuales por parte de la interventoría y la supervisión durante el proceso de reversión y previo a la fecha de finalización del contrato de concesión.
- Entrega de la infraestructura a la nueva IP Vía al Puerto.

De esta manera, se requirió al personal de la interventoría responsable de realizar seguimiento a cada componente, puntualmente a las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídico, aforos, ambiental y social, a fin de validar la documentación soportada por cada una de estas en el correcto ejercicio de su función interventora.

A lo largo de la reunión, llevada a cabo en las oficinas de la interventoría se pudieron corroborar los comentarios expuestos con documentos de soporte generados en oficina; el auditor solicitó registros fotográficos o filmicos que denotasen las actividades adelantadas en la vía, en vista de que no hubo recorrido de campo; sin embargo, el interventor recopiló la evidencia de este tipo en una carpeta digital entregada al auditor al finalizar la jornada.

### 6.2 Descripción del proyecto de concesión

El proyecto de concesión carretero Loboguerrero - Buga, se enmarca dentro del programa de concesiones de iniciativa pública – concesión corta, tiene una longitud total estimada origen destino de 55.42 kilómetros, y su área de influencia abarca diversos municipios y/o poblaciones en el Valle del Cauca, tales como: Dagua, Loboguerrero, Zabaletas, Restrepo, Madroñal, Calima (El Darién), Puente Tierra, Yotocó, Mediacanoa y Buga.

La vía conecta en su costado occidental con el proyecto de concesión 4G denominado Mulaló – Loboguerrero (Concesionario Nueva Vía al Mar). Por otro lado, la doble calzada que se construye como parte del proyecto de concesión 2G denominado Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca, transcurre a lo largo de los tramos 1, 2 y 3 del proyecto Loboguerrero – Buga.

Respecto de lo anterior, es importante mencionar que el concesionario UTD terminó la construcción de la doble calzada que colinda con los tramos 2 y 3 del proyecto Loboguerrero - Buga; cuyo trazado reveló cerca de 16 entrecruzamientos<sup>5</sup> que estuvieron a cargo del concesionario UTD. Actualmente, se continúa con la construcción de la doble calzada que transcurre paralelamente al tramo 1 del proyecto Loboguerrero – Buga, lo que ha representado varias dificultades en el normal desarrollo de este proyecto.

*Tabla 8 - Descripción de los tramos e intervenciones previstas*

TRAMOS	ABSCISAS	LONGITUD (KM)	INTERVENCIÓN PREVISTA	OBSERVACIÓN
Tramo 1	PR63+000 al PR81+000	18	Rehabilitación calzada sencilla bidireccional.	Incluye mantenimiento de todos los tramos.
Tramo 2	PR81+000 al PR96+000	15		Incluye operación solo tramo 4. La operación de los demás tramos está a
Tramo 3	PR96+000 al PR111+000	15		

<sup>5</sup> Los entrecruzamientos que generó la construcción de la doble calzada por parte del proyecto Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca con el corredor actual Loboguerrero – Buga estuvieron a cargo del concesionario UTD, lo cual produjo que se recortara la longitud de rehabilitación a cargo de la concesión Loboguerrero – Buga, quedando una longitud real de 51.39 km.

Tramo 4	PR111+000 al PR118+418	7.42	cargo del concesionario UTD.
---------	------------------------	------	------------------------------

Fuente: elaboración propia con base en lo consignado en el informe de interventoría del mes de julio.

Nota: la construcción de los tramos en calzada sencilla se ajusta a las dimensiones establecidas en la Ley 105 de 1993.

\*La longitud concesionada es de 55.42 km; sin embargo, la longitud real de rehabilitación es de 51.39 km, descontando los entrecruzamientos con el proyecto Malla Vial del Cauca y valle del Cauca.

El corredor hace parte de la red transversal nacional 40-01, es una vía pavimentada de primer orden, cuenta con calzada única de 7.3 m con dos carriles bidireccionales. La velocidad de diseño oscila entre los 50 y 60 km/h, posee bermias cuyo ancho varía entre 1 y 1.2 m. La topografía de los tramos 1 al 3 es ondulada, mientras que el tramo 4 es terreno plano.

En resumen, el alcance físico del contrato comprende los siguientes ítems:

*Tabla 9 – Datos técnicos del proyecto*

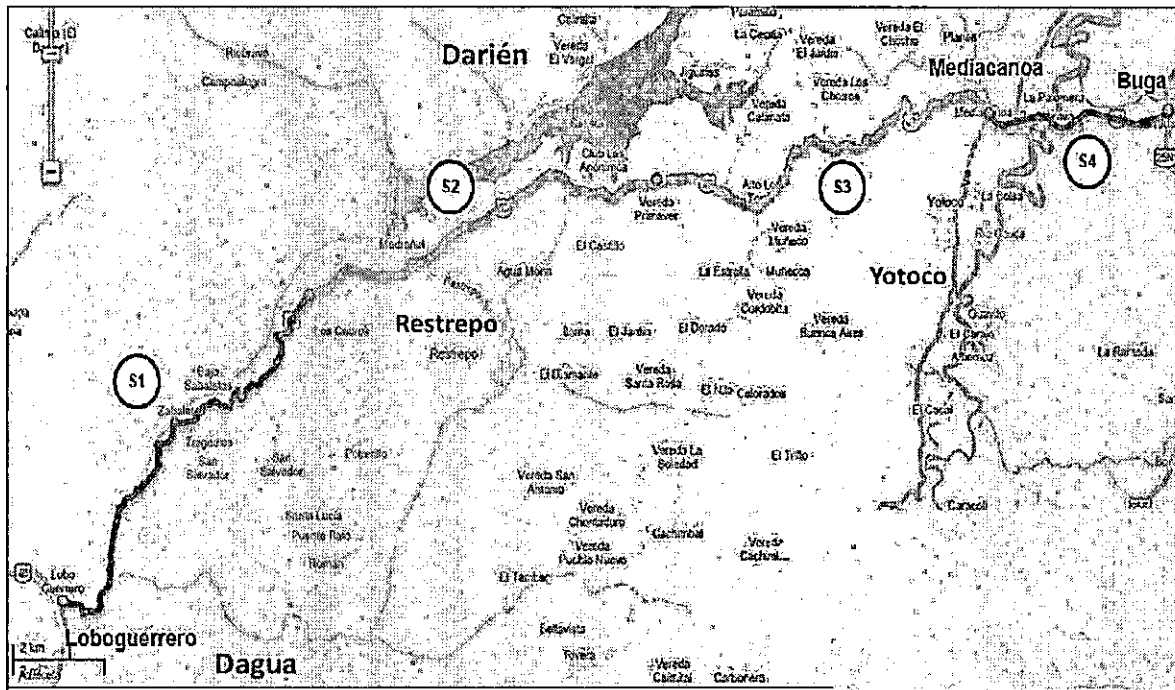
TIPO DE ACTIVIDAD	CONTRATADO	OBSERVACIONES
Rehabilitación	55.42 km	Avance de obra 100%
Operación y mantenimiento	55.42 km	Se efectúan actividades de mantenimiento en los 4 tramos a través de la cooperativa Lobomas, y se opera solo el tramo 4.
Estabilización de sitios vulnerables	Atención de 12 sitios: 8 en el tramo 1, 3 en el tramo 2 y 1 en el tramo 3.	Se construyeron 2 muros de contención adicionales para un total de 14, por requerimientos propios del corredor vial.
1 estación de peaje compuesta por 4 casetas que atienden 2 carriles por sentido	Operación	Sigue en operación el peaje de Loboguerrero, sector 1, PR63+250, desde el 13/12/2013. Se operará hasta el 10/10/2016

Fuente: elaboración propia con base en lo consignado en el informe de interventoría del mes de julio.

Nota: el proyecto no contempla estación de pesaje ni áreas de servicio, tampoco postes SOS (los postes que se encuentran están a cargo del concesionario UTD).

La oficina fija de atención al usuario está ubicada en las instalaciones del Centro de Control de Operaciones (CCO), que se localiza en el PR 96+170 sobre el costado derecho de la vía en el sentido Loboguerrero – Buga. Los sistemas de comunicaciones se manejan desde la oficina administrativa del concesionario en Palmira. En el centro de servicio al usuario de Mediacanoa funciona la Base Operativa (BO), PR 111+800, allí permanecen los vehículos como grúa, ambulancia, patrullas POLCA y moto-taller.

*Ilustración 1 – Localización y tramos del proyecto*



Fuente: extraído de la página web del concesionario <http://concesionariolbsas.com.co/proyecto.php>.

### 6.3 Temas abordados de manera específica

#### 6.3.1 Condiciones precedentes para la reversión y terminación del contrato de concesión

A continuación se hace un resumen de los criterios de reversión consignados en el Manual de Reversión GCSP-M-001, y el estado en que se encuentran las tareas más importantes antes de la fecha de terminación del contrato de concesión (10/10/2016).

##### *Inicio de proceso de reversión*

- Según lo especificado en el numeral 6.1.1. del Manual de Reversión, se debió “...dar aviso mediante oficio al concesionario del inicio del proceso...”; sin embargo, esto quedó evidenciado en acta de comité de seguimiento N° 33 del 01/04/2016, en donde se programó una mesa de trabajo para la primera revisión conjunta de los formatos de reversión y la aplicabilidad de cada uno según alcance del proyecto, llevada a cabo el 27/04/2016.

##### *Condiciones particulares de reversión*

- Según el procedimiento GCSP-P-018 del Manual de Reversión, es de responsabilidad del supervisor del proyecto “identificar las condiciones particulares de reversión”. La



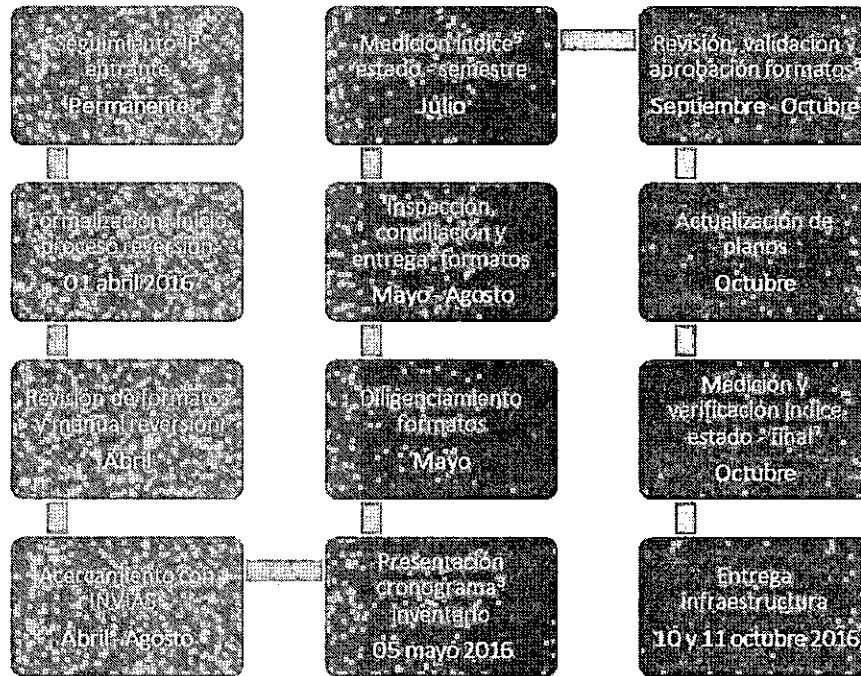
supervisión soporta lo anterior en su versión preliminar de Plan de Trabajo para la Reversión, en donde identifica los siguientes aspectos:

- o Responsabilidad del mantenimiento de las obras por parte del concesionario durante el proceso de reversión y hasta la fecha de terminación de la etapa de operación y mantenimiento.
- o Obligación de entregar todos los bienes que hacen parte de la vía concesionada a la Agencia, mediante suscripción de acta de recibo final.
- o Listado de los bienes muebles e inmuebles afectados, los cuales revertirán al estado bajo ciertas condiciones establecidas, sin costo alguno para la ANI y libre de todo gravamen.
- o Obligación por parte del concesionario de realizar el inventario y diligenciar los formatos para proceder con la reversión.
- o Estado de las obras y bienes entregados a la ANI; por ejemplo, predios, obras civiles, estación de peaje y equipos, CCO, áreas de servicio, vehículos, hardware y software, equipos y redes de telecomunicaciones, equipos de la POLCA, entre otros. De lo anterior, la interventoría deberá verificar el cumplimiento del concesionario de los valores de aceptación y de los indicadores de operación. Esta auscultación a cargo de la interventoría se deberá programar con la suficiente antelación para permitirle al concesionario hacer las eventuales correcciones antes de la reversión. Los plazos considerados por la interventoría deben ser necesarios para poder realizar una revisión antes de la terminación de la etapa de operación y mantenimiento.

#### *Plan de trabajo*

- La supervisión adjunta plan de trabajo preliminar y uno actualizado. La última versión contiene 17 puntos, que se pueden resumir y agrupar de la siguiente manera:

Ilustración 2 – Esquema de plan de trabajo de reversión



Fuente: elaboración propia con base en lo reportado en el plan de trabajo de la supervisión para la etapa de reversión.

Nota 1: por lo consignado en el acta N° 33 de comité de seguimiento. De acuerdo al contrato de concesión N° 211 de 2013, cláusula 109C, se infiere que se da inicio al proceso de reversión 6 meses antes de la fecha de terminación del contrato principal.

Nota 2: la resolución N° 03023 del 10/05/2016 del INVIAS, autoriza la entrega de la infraestructura a la ANI para el desarrollo de la IP Vía al Puerto, lo que implica desafectar los tramos correspondientes a los contratos 055 de 1999 (Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca) y el 211 de 2013 (Loboguerrero - Buga), para su simultánea afectación al proyecto IP Vía al Puerto.

Nota 3: mediante acta N° 34 de comité de seguimiento la interventoría socializó a la ANI la lista de chequeo de reversión la cual es un cronograma de actividades para la realización del inventario, y que elaboraron en conjunto con el concesionario. En esta reunión se verifica que las partes cumplieron con las reuniones en donde se revisaron los formatos sociales, ambientales, técnicos y operativos para la reversión. En esta acta quedó como compromiso la realización de una matriz para el cierre de las actas de vecindad.

Nota 4: una vez revisados los formatos de reversión, las inspecciones de campo se llevaron a cabo entre el 31/05/2016 y el 24/06/2016, información que se levantó en conjunto entre interventoría y concesionario. Seguido a esto, durante los meses de julio y agosto, se contrastaron en oficina los formatos en borrador que se levantaron en campo contra los planos record, para que tanto la interventoría como la concesión llegaran a un acuerdo de los formatos a entregar a la ANI para su revisión y retroalimentación. En resumen, de la actualización del inventario ya fueron diligenciados los formatos y las visitas de verificación de inventario fueron planeadas mediante lista de chequeo. A la fecha están en proceso de conciliación, envío, revisión y aprobación por parte de la ANI de los formatos definitivos.

Nota 5: según reporta la interventoría en su informe mensual de julio de 2016, la medición que autorizaba la firma del acta de inicio de la etapa de operación y mantenimiento arrojó un índice de estado (IE) ponderado igual a 4.63 (junio de 2015). Superados los primeros 6 meses de la fecha anterior, el nuevo índice de estado ponderado resultó en 4.57 (enero de 2016). La última medición se programó para julio de 2016, pero la toma de datos se vio retrasada por condiciones

climáticas y problemas técnicos, según informa la interventoría. Finalmente se radicó este informe el 12/09/2016 y el último IE arrojó un valor igual a 4.1, por debajo del mínimo establecido (4.5). La supervisión, en su plan de acción de reversión, sugirió que se deberían atender y evaluar los requerimientos que resultaron de dicho informe dentro de los plazos establecidos para cada indicador.

Nota 6: con entregas periódicas de los formatos a la ANI y atención de observaciones por parte del concesionario y seguimiento de la interventoría, durante el mes de septiembre se adelanta la entrega definitiva de formatos a la ANI. Entre el 3 y el 7 de octubre está programada la validación en campo de los formatos, con participación de todas las Partes. La interventoría reporta durante la auditoría que solamente se han enviado los formatos de permisos ambientes para los 4 sectores y el de obras de drenaje para el sector 1 para revisión de la ANI (10/08/2016). Aún el concesionario no diligencia los formatos de valoración de activos: GCSP-F-059, F-070, F-075, F-076, F-110, F-111, F-112, F-113. Solo el F-071.

Nota 7: la interventoría realizará la medición final de indicadores mensuales del último periodo del contrato, el 26/09/2016. La interventoría estima una duración aproximada de 20 días para el procesamiento y análisis de la información, y emisión de informes finales, lo cual induce a pensar que la entrega de este informe podría darse posterior a la fecha de finalización del contrato. Además, la verificación de los puntos que necesiten atención se deberá realizar antes de la última medición del IE, la cual está programada para el 03/10/2016, a fin de cumplir con el proceso de reversión de la infraestructura. El Plan de Trabajo se cierra con la programación de las visitas pertinentes antes de la fecha de reversión en conjunto con todos los actores involucrados, en donde se corroborará en campo los resultados de los indicadores y como tal las condiciones del corredor.

#### *Estrategia individual de reversión aprobada*

- La supervisión redactó en su momento una estrategia individual de reversión, pero no soportaron que ésta haya sido aprobada por el presidente de la ANI y el vicepresidente de gestión contractual, tal y como se especifica en el procedimiento GCSP-M-001 que viene anexo al Manual de Reversión.

#### *Gestión documental*

- Durante la auditoría se evidenció que las partes están tratando de superar una controversia por el tema de ley de archivo. La supervisión estableció que cada área de apoyo debió elaborar un cronograma de entregas parciales de documentación para revisión y aprobación.

#### *Aspectos contables de la reversión*

- El Manual de Reversión, en el capítulo 6.2.1., dice "...antes de comenzar el proceso de reversión, todos los bienes adquiridos y elementos que estén operando deben estar soportados contablemente (registros históricos, facturas, etc.) para que haya concordancia con todas las obras que se entregan en la reversión...". La supervisión reporta que esta actividad queda plasmada en el formato GCSP-F-008 - inversión semestral de capital privado modo carretero, el cual tiene un periodicidad semestral y quedará consignado su diligenciamiento en el informe de interventoría del mes de agosto. Otro complemento de este aspecto de reversión, queda soportado mensualmente con la entrega del formato donde se registra la ejecución de recursos públicos (GCSP-F-007).

- En el capítulo 6.2.2. del mismo Manual también se infiere que tanto la interventoría como el concesionario deben conciliar conceptos y cifras con la fiducia, previa realización del inventario total de la obra que entra en reversión, cuya gestión se viene adelantando mediante comités de fiducia. La interventoría reporta que se vienen realizando comités para revisar el tema de la liquidación desde 02/08/2016 y el 23/09/2016.
- Respecto de la actualización del avalúo de los activos fijos de la concesión, se requiere que el concesionario adelante toda la documentación pertinente que faciliten el traspaso de los bienes muebles (hardware, software, bases de datos, equipos, mobiliario, vehículos, etc.) ya sean tangibles o intangibles, e inmuebles (obras, peajes, edificios, etc.).
- Con relación a la terminación oportuna de los contratos de arriendo o ejecución de la opción de compra en los contratos de leasing, para transferir la propiedad de estos a la ANI, tanto la supervisión como la interventoría confirman que el concesionario no sostuvo este tipo de arreglos.

#### *Atención de hallazgos de la auditoría de seguridad vial*

- La tercera y última auditoría de seguridad vial se llevó a cabo los días 21 y 22 de abril de 2016, remitiendo el respectivo informe a la ANI el 25/05/2016. Posteriormente se remitió dicho informe al concesionario solicitando tratar los hallazgos encontrados (bordillos en mal estado, deficiencias en conjunción cuneta - berma y ausencia de señalizaciones).
- La supervisión planeó que se debía establecer un cronograma de atención de los hallazgos que resultaron de la última auditoría realizada, y se proyectó como fecha probable de terminación de atención de los hallazgos el 08/07/2016, previo a la medición de índices de estado de julio.

#### *Cierre social y ambiental*

- El concesionario debe efectuar el cierre de las actas de vecindad abiertas. Se reportan un total de 115 actas abiertas por el proyecto Loboguerrero – Buga; 45 del tramo 1, 2 del tramo 2, 50 del tramo 3 y 18 del tramo 4. Durante comité técnico del 15/09/2016 se identifica que restan por cerrar 75.
- Se obtiene un tema crítico debido a que existen otras actas de vecindad que son compartidas, especialmente en el sector 1; algunas les corresponde el cierre al concesionario UTD producto de la construcción de la segunda calzada, mientras que las demás las debe cerrar el proyecto Loboguerrero – Buga. El concesionario ve con preocupación el cierre de estas últimas ya que la comunidad se ha visto afectada por la construcción de la doble calzada contigua a la existente.
- Otro tema importante es el cierre de las PQRs que surjan durante el proceso de reversión. Las cuales deben ser atendidas o re direccionadas al nuevo concesionario que recibirá la infraestructura a partir del 11/09/2016.

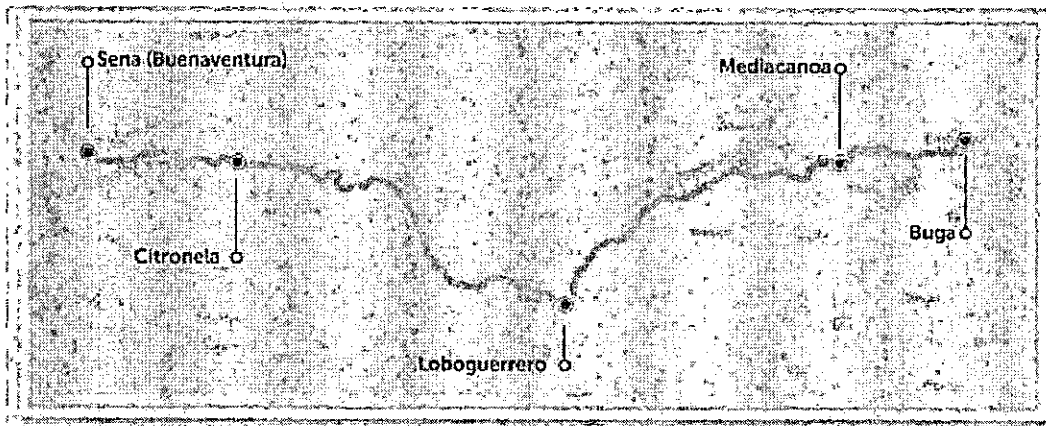
*Verificación final del estado de la vía*

- Ante la novedad que presentó la última medición de índice de estado, el concesionario debe aunar esfuerzos a fin de que la última medición que hará la interventoría supere el límite mínimo establecido. Al respecto, hay dos puntos que necesitan de atención urgente; el primero, referido a un punto inestable en el tramo 1 en la zona de Santa Bárbara, ocasionado en parte por un relleno para la construcción de la segunda calzada que adelanta UTD; el segundo, trata de la afectación de las losas del peaje Loboguerrero que también han sufrido deterioro a causa de los vehículos de carga pesada que transitan atendiendo la construcción de la segunda calzada a cargo del otro concesionario (UTD).

6.3.2 APP IP proyecto Vía al Puerto, Buga - Buenaventura

El corredor Buenaventura – Loboguerrero – Buga, corresponde a la sección final del corredor vial de dobles calzadas Bogotá – Buenaventura, el cual es considerado como uno de los más importantes ejes de la red vial nacional. Las vías objeto de la concesión, tienen una longitud total estimada origen-destino de 111.3 kilómetros en el departamento de Valle del Cauca. Las obras consisten en el mejoramiento y rehabilitación de las calzadas existentes, y la duplicación de calzada de los tramos que actualmente están en calzada sencilla. Esta concesión, prevé la instalación de un peaje nuevo y el traslado del existente en Loboguerrero.

*Ilustración 3 – IP Vía al Puerto*



Fuente: imagen extraída de la [noticia](#) con fecha 19/05/2016 publicada en la página web del Ministerio de Transporte.  
 Nota: los sectores existentes que entrarán a hacer parte de este proyecto son: Sena – Citronela (9.9 km a cargo del INVIAS); Citronela – Loboguerrero (46.4 km a cargo del INVIAS); Loboguerrero – Buga (54.8 km a cargo de la ANI).

Como ya se explicó, en la vía Loboguerrero – Buga participan dos concesionarios de manera simultánea; Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca por la doble calzada entre Mediacanoa y Loboguerrero, concesión que revierte el 01/01/2017, y la rehabilitación, operación y mantenimiento entre Loboguerrero y Buga, concesión que revierte el 11/10/2016.

#### 6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED

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.


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

Siendo esta la segunda vez que se evalúa la interventoría y la supervisión del proyecto Loboguerrero - Buga, se genera una nueva calificación por parte de la auditoría con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED. No se generaron afectaciones prediales teniendo en cuenta el alcance físico de rehabilitación y de atención de sitios vulnerables, cuyas labores no contemplaron intervenciones de construcción o mejoramiento que estuviesen por fuera de la calzada existente, ni cambios en el diseño geométrico del trazado de la vía. Por lo anterior, no se aplicó la evaluación de los criterios de la MED referentes a esta gestión. Sin embargo, esto no es impedimento para que se genere una calificación global con base en los componentes evaluados.

Los resultados que permiten tener esta calificación global, revelan el avance que viene teniendo la interventoría y la supervisión a tan solo un mes de la fecha de reversión y finalización del contrato de concesión; lo cual da cuenta del estado de las actividades y gestiones que se presentan en las conclusiones que da el auditor referidas a cada uno de los componentes de la evaluación realizada. Aplicando 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, es posible medir de cierta manera la forma como se viene realizando la vigilancia y control de estos contratos.

Durante la última auditoría realizada el mes de marzo de 2014 se evaluaron cinco (8) componentes y se determinó una calificación de 69.70 sobre 100, resultado global.


Tabla 10 - Resultados de calificación MED de marzo de 2014

 Agencia Nacional de Infraestructura	Nombre Proyecto Concesión	Loboquerrero - Buga				
	Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Intercon				
	No. Contrato Interventoría	282 de 2013				
	Fecha de Evaluación	27 y 28 de Marzo de 2014				
<b>Calificación desempeño de Interventoría</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				72,50	
02	Gestión Técnica				73,10	
03	Gestión Financiera				61,19	
04	Gestión Jurídica				60,40	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				73,81	
06	Gestión Ambiental				69,63	
07	Gestión Social				76,50	
08	Gestión Predial				70,50	
<b>Promedio General =</b>		<b>69,70</b>				

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio INTERCON para la actual auditoría, la cual evaluó siete (7) componentes y determinó una calificación de 71.47 sobre 100, resultado global, realizada el mes de septiembre de 2016. Como ya se mencionó, no se evaluó el componente de gestión predial.

Se presenta la segunda evaluación efectuada en septiembre de 2016:

Tabla 11 - Resultados de calificación MED de septiembre de 2016

 Agencia Nacional de Infraestructura	Nombre Proyecto Concesión	Loboquerrero-Buga				
	Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Intercon				
	No. Contrato Interventoría	282 de 2013				
	Fecha de Evaluación	16/09/2016				
<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				67,44	
02	Gestión Técnica				71,29	
03	Gestión Financiera				71,68	
04	Gestión Jurídica				71,61	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				71,29	
06	Gestión Ambiental				72,81	
07	Gestión Social				74,14	
08	Gestión Predial	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Promedio General =</b>		<b>71.47</b>				

Este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas y sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar comparado frente a las siguientes auditorías a realizar y la calificación que se obtenga.

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).

Es necesario precisar que para la presentación del plan de mejora se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe, periodo en el cual la supervisión formulará los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico [vtrespalacios@ani.gov.co](mailto:vtrespalacios@ani.gov.co) para su revisión y aprobación. La Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Lo anterior en respuesta al procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)".

#### 7.1 Evaluación del desempeño de la interventoría

En la auditoría realizada el 16 de septiembre 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 de interventoría, suscrito con la entidad para la vigilancia del contrato de concesión 211 de 2013.

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 hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.
2. 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. No se evaluó este componente por la ausencia de afectación predial en el corredor.

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

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

#### 7.1.1 Desempeño del componente administrativo

*Calificación Obtenida: 67.44*

A continuación se resaltan los criterios del componente administrativo que dan valor a la gestión de la interventoría:

- Se implementa al interior de la organización indicadores de seguimiento tanto a obligaciones del concesionario como propias; por ejemplo, satisfacción de los clientes, entrega oportuna de los informes, solución eficaz de quejas y reclamos presentados por el cliente, control a proveedores y contratistas, mejoras en las competencias de los trabajadores.
- El sistema de calidad adoptado por el líder del consorcio de interventoría, GEOTECNIA Y CIMENTOS INGEOCIM LTDA., permite evidenciar un buen nivel administrativo de la interventoría en cuanto a la planificación e implementación de sus procesos, procedimientos e instructivos. El plan de calidad logra aterrizar la gestión de la entidad a las exigencias del proyecto de concesión e ir de la mano con los lineamientos estratégicos de la organización y las exigencias del cliente.
- El consorcio de interventoría implementa su gestión con base a las normas ISO 9001, 14001 y 18001 que conserva la firma líder, GEOTECNIA Y CIMENTOS INGEOCIM S.A.S., y se reciben periódicamente auditorías tanto internas, por el profesional auditor interno de calidad, como aquellas de seguimiento a las certificaciones.
- La interventoría asiste periódicamente a los comités de regularización y también a los de seguimiento en donde se tratan todos los componentes de gestión; además, se llevan a cabo comités POLCA en donde se abordan temas de accidentalidad, seguridad vial, equipos y elementos asignados a la policía, entre otros. A inicios del mes de septiembre de 2016, la interventoría acompañó la inspección técnica y operativa a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte al proyecto de concesión.

Algunas de las sugerencias del componente administrativo a mejorar son las siguientes:

- Es importante adoptar dentro del plan de capacitación a sus empleados, charlas, talleres o exposiciones enfocadas a fortalecer los conocimientos más relevantes de los proyectos de concesión, de tal forma que se garantice un entendimiento global de los integrantes del grupo de trabajo en temas complementarios como el jurídico, financiero y la gestión de riesgos. No se adjuntado el programa anual de capacitaciones para el personal de la interventoría y está pendiente allegar el cuadro consolidado que llevan para controlar su realización, asistencia, aprendizaje o aquello que midan de las capacitaciones/charlas/cursos etc.

- Se recomienda levantar actas para las reuniones que se adelanten puntualmente para tratar el tema de la reversión, y en especial aquellas que se lleven en campo durante las respectivas visitas.
- Se recomienda hacerle seguimiento detallado a la planeación y ejecución de las charlas de socialización que deba adelantar el concesionario en la etapa de reversión.
- El Plan de Calidad de la interventoría no hace alusión, dentro del capítulo 3 – Alcance, ni dentro del capítulo 8 – Control de los trabajos, a las actividades de reversión del contrato de concesión.
- Se sugiere a la interventoría incluir la Matriz de Riesgos que son propios al contrato de interventoría en sus informes mensuales, previo acuerdo con la Supervisión, de acuerdo a lo establecido en el ítem 18 de la MED; o en su defecto hacer alusión al autocontrol que se está llevando de los riesgos asociados a la labor interventora.
- Se recomienda implementar un cuadro de control de avances de la actualización del inventario, que permita ilustrar el progreso de las actividades de inspección, diligenciamiento, consenso y aprobación de los formatos.
- Se recomienda a la interventoría establecer los recursos humanos y técnicos necesarios para atender las diferentes actividades y tareas propias de la etapa de reversión (MED criterio de evaluación N° 39 – Conformación equipos de trabajo), la cual culmina el 10/10/2016.
- La interventoría, como proceso de planeación, estructuró junto con el concesionario una lista de chequeo para el control del diligenciamiento de los formatos de reversión, en donde se ilustra el responsable y las fechas del diligenciamiento, así como los plazos para las respectivas inspecciones en campo. No obstante, la interventoría aún no concluye las demás labores de seguimiento de la reversión; que incluyen, además del diligenciamiento de los formatos, otros pasos para su adecuado desarrollo, como por ejemplo:
  - o La clasificación y conservación de la documentación según Ley de Archivo con sus respectivos backups.
  - o Un cronograma de visitas con la ANI y demás interesados para la verificación del inventario y para corroborar el resultado de la última medición de indicadores, entre otras labores.
  - o Soporte contable de todos los bienes adquiridos y elementos que estén operando.
- Se sugiere a la interventoría coadyuvar al establecimiento de un plan de coordinación y comunicación entre las partes incluyendo el registro de cada una de las obligaciones, sus responsables y tiempos contractuales, así como mecanismos de verificación y seguimiento a la etapa de reversión.

- Se requiere que la interventoría elabore y diligencie una lista de chequeo, por componentes de gestión, para verificar las obligaciones del concesionario y evidenciar su nivel de cumplimiento a lo largo de la ejecución del contrato.
- El formato GCSP-F-075 (Inventario infraestructura centro de control) no está en el check-list de reversión que armó la interventoría. Reporta la interventoría que no se había tenido en cuenta, ya que el CCO funciona en la sede administrativa del concesionario UTD, en Palmira.
- El nombre de los formatos GCSP-F-111 y GCSP-F-112 de la tabla de check-list de reversión, aparecen invertidos respecto de lo escrito en el Manual de Reversión. Se sugiere corregir.

#### 7.1.2 Desempeño del componente técnico

*Calificación obtenida: 71.29*

En la etapa de operación y mantenimiento se miden 8 indicadores de cumplimiento mensualmente: fisuras, baches, asentamientos, estado de márgenes, drenaje, señalización vertical y horizontal, y elementos de contención. Mientras que diariamente se evalúan los siguientes: tiempo de atención de accidentes y emergencias, índice de mortalidad y ocupación de carriles por cola de vehículos. Según informe de indicadores que elabora la interventoría para el periodo julio – agosto se cumplen con los valores de aceptación establecidos en el Apéndice C; no obstante, se evidencian puntos a mejorar:

- Fueron retiradas unas barreras de contención en el sector 1 por motivo de la construcción de la segunda calzada que adelanta el otro concesionario (Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca).
- Algunas señales tanto verticales como horizontales deben ser ajustadas.
- Pendiente de corregir algunas alcantarillas que se han visto afectadas por la construcción de la segunda calzada que adelanta el otro concesionario.

A continuación se resaltan los criterios del componente técnico que dan valor a la gestión de la interventoría:

- Se lleva un registro fotográfico de avance de los trabajos de operación y mantenimiento organizado por fecha y frente de trabajo debidamente almacenado, además se contempla un cuadro de control diario en donde se registra el consecutivo de las fotos según actividad y localización.
- Los informes de interventoría mensual, tanto el general como el ejecutivo, más el informe estratégico semestral, contienen información clara, completa y oportuna, con análisis y recomendaciones para las partes, que facilita la lector el entendimiento de los aspectos históricos y relevancia actual del proyecto.

- La interventoría registra y soporta la revisión y el seguimiento al Plan de Aseguramiento de Calidad del Contrato de Concesión, tal y como reza en las funciones generales de la interventoría del documento Metodología y Plan de Cargas de Trabajo.

Algunas de las sugerencias del componente técnico a mejorar son las siguientes:

- Durante el periodo de julio – agosto, la interventoría no reporta la medición del indicador E5 (asentamientos), el cual tiene periodicidad de medición mensual. Se deben tomar medidas correctivas de algunos hundimientos de la carpeta asfáltica detectados desde noviembre de 2015 y que aún no han sido subsanados; por ejemplo, sobre el carril de la margen izquierda en el PR 00+135 el cual tiene una altura de 3,5 cm, superando el valor admisible de 1,5 cm.
- Según reporta la interventoría, se dio inició a la medición del índice de estado a partir del 12 de julio de 2016, pero se radicó el respectivo informe en la ANI hasta el 13/09/2016.
- El informe mensual de interventoría del mes de agosto se presentó el 20/09/2016 bajo radicado 20164090844972, después de la fecha establecida para tal fin (máximo 15/09/2016).
- Se sugiere adelantar y soportar las gestiones que apunten a verificar la actualización por parte del concesionario de la memoria técnica correspondiente a todas las intervenciones que hicieron parte del proyecto.
- Al finalizar la etapa de operación y mantenimiento, el concesionario deberá actualizar el inventario de los accesorios y elementos de las empresas de servicios públicos, TICs, redes mayores y de cualquier otra empresa que se encuentre en el proyecto, y debe garantizar que los accesorios y elementos se encuentren como mínimo en iguales condiciones de las registradas en el inventario inicial, salvo por el desgaste propio de dichos elementos y accesorios por el uso y el paso del tiempo. Se recomienda a la interventoría que advierta al concesionario que deberá entregar lo descrito anteriormente a la entidad al finalizar el contrato de concesión, previa aprobación por parte de la interventoría (capítulo 2, cláusula 8a del contrato de concesión).

### 7.1.3 Desempeño del componente financiero

*Calificación obtenida: 71,68*

Es importante informar que el día 23/10/2015 se logró el VPIP solicitado por el Concesionario en la cláusula 73 parágrafo segundo del contrato de concesión. El valor presente de los ingresos por peaje de la propuesta del concesionario es la suma de COP \$38,235 miles de millones.

Según reporta la interventoría en su informe mensual de julio, componente financiero, al corte del informe no ha se realizado desembolso al patrimonio autónomo por parte de la concesión, mediante crédito.

En el informe mensual de interventoría del mes de julio se reporta el diligenciamiento y envío por parte de la interventoría de los formatos GCSP-F-207 (rendimientos del mes de junio de 2016), el GCSP-F-007 (recursos públicos del mes de junio de 2016), el GCSP-F-001 (informe mantenimiento bienes de uso público) y GCSP-F-009 (recaudo de peajes del mes de junio de 2016). El 008 es semestral y se reportará en agosto-

A continuación se resaltan los criterios del componente financiero que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría en su componente financiero del informe mensual, reporta un cuadro de control del recaudo mensual y anual del peaje Loboguerrero.
- El informe de interventoría mensual presenta con claridad y orden los siguientes aspectos que permiten entender de manera global el componente financieros del contrato de concesión:
  - o Revisión y análisis de las cifras reportadas por la Fiduciaria Bancolombia en su informe mensual.
  - o Generalidades del contrato de fiducia mercantil, fondeos a subcuentas, apórtes de capital, vigencias futuras, retribuciones, excedentes.
  - o Seguimiento de perfil de deuda y giros equity, reporte mensual y anual del recaudo de peaje, verificación del VPIP, certificación de retribución, pago a obligaciones con el Fondo de Seguridad Vial, control de sobrantes de recaudo que deben ir a la cuenta excedentes ANI, control de deducciones, movimiento de cuentas, revisión de rendimientos, movimiento mensual de gastos operacionales, reporte mensual de ganancias y pérdidas del patrimonio, balance financiero mensual del patrimonio.
  - o Verificación del cumplimiento a obligaciones financieras, envío de formatos financieros, asistencia a comités fiduciarios, chequeo SARLAFT, conclusiones y recomendaciones.

Se recomienda a la interventoría adelantar la siguiente verificación antes de la fecha de finalización de la etapa de operación y mantenimiento:

- Respecto de la actualización del avalúo de los activos fijos de la concesión, se requiere que el concesionario adelante toda la documentación pertinente que faciliten el traspaso de los bienes muebles (hardware, software, bases de datos, equipos, mobiliario, vehículos, etc.) ya sean tangibles o intangibles, e inmuebles (obras, peajes, edificios, etc.).

#### 7.1.4 Desempeño del componente jurídico

*Calificación obtenida: 71,61*

El párrafo segundo de la Cláusula 2 del contrato de concesión señala la obligación que tiene el concesionario de operar la infraestructura rehabilitada durante el plazo establecido. Al mismo tiempo, de esta cláusula se infiere que esta actividad queda desafectada para los tramos 1, 2 y 3 (Mediacanoa – Loboguerrero) en vista de que el otro concesionario UTD (Malla Vial del Cauca y

Valle) está obligado a realizar esta labor desde la entrada en operación<sup>6</sup> de la segunda calzada a su cargo, quedando únicamente el tramo 4 con el compromiso de ser operado por parte del concesionario Buga - Loboguerrero. Estas actividades de operación involucran lo siguiente:

- Operación y seguimiento del tránsito, control de peso de vehículos de carga, vigilancia de las instalaciones, primeros auxilios a vehículos, primeros auxilios a personas, atención y traslados de víctimas de accidentes, remoción de vehículos averiados.

En virtud de lo anterior, el concesionario Loboguerrero – Buga acepta la deducción monetaria que tal actividad representa a las retribuciones que han de reconocérsele. Según reporta la supervisión, a partir del 23/05/2014, la operación de los sectores 1, 2 y 3 se trasladó al Concesionario UTD (Unión Temporal Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca).

A continuación se resaltan los criterios del componente jurídico que dan valor a la gestión de la interventoría:

- El informe de interventoría presenta una trazabilidad de todos los aspectos que han suscitado controversia entre las partes, abordando cada controversia desde el punto de vista jurídico, de tal manera que es fácil la comprensión de cada punto y la forma en la cual estos han sido desarrollados.
- La interventoría en su capítulo jurídico del informe mensual lleva un cuadro que permite evidenciar el seguimiento a las pólizas del contrato de concesión, y además se lleva una trazabilidad de acontecimientos que han requerido soporte y conceptualización de carácter jurídico para que el concesionario cumpla sus obligaciones contractuales, como los siguientes:
  - o Los bienes y equipos relacionados por el concesionario no coinciden con la relación de bienes amparados mediante la póliza de calidad y correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados (cláusula 64-VII del contrato de concesión). Se verifica que todavía el concesionario no cumple desde el punto de vista jurídico con los requerimientos contractuales del seguro para equipo eléctrico y electrónico. Ante esta situación se prevé una auditoria de detalle a cada uno de estos equipos por parte de la interventoría, para que desde el punto de vista técnico se puedan llegar conclusiones que lleven a definir qué es o no asegurable.
  - o Periodo de cura para suscribir el seguro de obras civiles terminadas, según lo estipulado en la cláusula 66 literal b del contrato de concesión.
  - o Presunto incumplimiento en virtud de la cláusula 59 Literal f del contrato de concesión (incumplimiento de la constitución y renovación de las garantías y/o de los mecanismos de cobertura).

Algunas de las sugerencias del componente jurídico a mejorar son las siguientes:

<sup>6</sup> La construcción de esta segunda calzada por parte del concesionario Malla Vial del Cauca y Valle, aún está en ejecución, pese al inicio formal de la etapa de operación de este sector. Hubo ampliación del plazo de construcción de esta segunda calzada que afecta sobre todo el tramo 1 de la concesión Buga – Loboguerrero. Para mayor entendimiento, los tramos 1, 2, 3 y 4 de la concesión Buga – Loboguerrero corresponden al sector N° 7 del proyecto Malla Vial del Cauca y Valle.

- La interventoría lleva un check lists de actividades mensuales en donde se verifica el cumplimiento de aspectos jurídicos que hacen parte del contrato de concesión en sus temas más generales y también específicamente por etapa del contrato; no obstante, se evidencia que no se abordan aspectos puntuales al proceso de reversión que hacen parte del seguimiento que debería hacer la interventoría, como los siguientes:
  - o Verificar que, de ser necesario, se suscribirán los títulos de propiedad requeridos para la transferencia de bienes inmuebles y muebles.
  - o Evidenciar la relación, trazabilidad y el estado de los hallazgos y procesos que las entidades de control tengan en curso.
  - o Evidenciar que el concesionario entrega el informe de estado de las actuaciones judiciales y administrativas asumidas por este para garantizar la indemnidad a la ANI.
  - o Elaborar informe del estado de las multas y sanciones en curso o definidos a favor o en contra de cara a la liquidación.
  
- Hacer seguimiento a los compromisos que resultaron de la visita de la Superintendencia de Puertos y Transportes al proyecto, el día 02/09/2016.

#### 7.1.5 Desempeño del componente ambiental

*Calificación obtenida: 72,81*

Conforme apunta la interventoría en su informe mensual, y de acuerdo al decreto 2820 del 05/08/2010 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial que trata sobre las actividades que requieren o no licencia ambiental, se concluyó que el presente contrato no requirió de licencia ambiental para ser ejecutado, ya que el alcance del mismo es mantenimiento y rehabilitación de la vía existente entre Loboguerrero y Buga.

Lo anterior implicó la formulación y adopción de acciones necesarias para prevenir, mitigar y controlar los impactos ambientales negativos que se deriven de las actividades a desarrollar por parte del proyecto, acciones que se enmarcan en el Plan de Adaptación a la Guía de Manejo Ambiental - PAGA.

El PAGA inicial se aprobó el 09/05/2014; sin embargo, para la etapa de operación fue necesario realizar una actualización al documento, el cual se aprobó el 16/10/2015. El concesionario entrega un informe de avance mensual que permite a la interventoría hacer el seguimiento y evaluación de la gestión ambiental en la etapa de operación y mantenimiento.

- En cuanto a los permisos ambientales, la interventoría notifica lo siguiente:
  - o El asfalto proviene de la planta El Vínculo cuyo permiso está autorizado por el Ministerio de Ambiente.



- o La disposición de escombros se efectúa en la Planta Arauca de propiedad del otro concesionario (UTD), en donde se depositan sobrantes para el posterior aprovechamiento por parte de estos últimos.
- o También se lleva material de fresado a la planta El Vínculo y el material de excavación se entrega a personas naturales que prestan el servicio y cuentan con permiso de disposición de escombros por la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca - CVC.
- o Los agregados se suministran de Río Cauca Hermanos Holguín con permiso vigente por la CVC.
- o No hubo necesidad de permiso de aprovechamiento forestal, solo se contempló tala de árboles en el tramo 4. El Concesionario entregó revocatoria al permiso que inicialmente solicitó para ocupación de cauce.

A continuación se resaltan los criterios del componente ambiental que dan valor a la gestión de la interventoría:

- La interventoría realiza un cronograma de actividades de tipo ambiental mes anticipado, en donde se programan tareas como: elaboración de informe, asistencia a reuniones, verificación de obligaciones, inspecciones, medición de indicadores, evaluación del desempeño, entre otras.
- La interventoría soporta el seguimiento al Sistema de Gestión Integral del concesionario y a su Plan de Aseguramiento de Calidad. Se efectúa seguimiento a los subprogramas de medicina preventiva, medicina del trabajo, higiene industrial y seguridad industrial del SG-SST del concesionario. La interventoría verifica las capacitaciones y efectúa inspecciones SISO a las instalaciones del concesionario (peaje Loboguerrero, CCO, oficina en Mediacanoa, vehículos, elementos POLCA, elementos de rescate, y a la señalización temporal en actividades de mantenimiento).
- Se implementa un Sistema de Indicadores para el Seguimiento del Desempeño Ambiental SISDA, el cual contiene los aspectos que se evalúan dentro del PAGA y permite medir el grado de satisfacción mensualmente.
- Dentro del programa de gestión social del PAGA se destacan, entre otros, unos proyectos que pretenden evitar conflictos con las comunidades del área de influencia directa del proyecto:
  - o Registrar el estado físico de todas las construcciones e infraestructura.
  - o Recuperar el derecho de vía y notificar a las alcaldías sobre las situaciones de invasión del derecho de vía del corredor vial.

Algunas de las sugerencias del componente ambiental a mejorar son las siguientes:

- Se recomienda llevar un registro organizado, metódico y periódico de los ensayos de control de calidad de las intervenciones de mantenimiento que efectúa el concesionario.

- Además de anotar la proveniencia de los insumos pétreos que utiliza el concesionario de sus proveedores en sus actividades de mantenimiento, es recomendable efectuar un control de calidad de los mismos conforme el cumplimiento de especificaciones técnicas según el destino de los materiales.
- Se recomienda efectuar un ajuste a la ficha del PAGA relacionada con el proyecto denominado “Manejo de la infraestructura de predios y servicios públicos” a fin de permitir el registro del desempeño del concesionario en cuanto al cierre de las actas de vecindad que son de su competencia.
- Incrementar las labores de seguimiento que apunten a dar por concluido el cierre ambiental que debe efectuar el concesionario previo a la fecha de reversión, según los compromisos adquiridos entorno a las labores que se adelantan en el corredor que son de pertinencia ambiental.

#### 7.1.6 Desempeño del componente social

*Calificación obtenida: 74,14*

La interventoría reporta el seguimiento y control a la ejecución de los programas contenidos en el Plan Social Básico – PSB para la etapa de operación y mantenimiento, como son: Atención al Usuario, Comunicar, Movilidad Segura, Vecinos, Iniciativas y Re-habitar, por parte del Concesionario.

Según el Apéndice G - Social del contrato de concesión, en el cual están los lineamientos básicos del Plan Social Básico - PSB, no se contempla un programa que permita llevar el consolidado periódico para controlar la contratación de mano de obra local. Sin embargo, el contratista incluye la información en el informe ambiental del PAGA (Programa de Gestión Social - Proyecto de contratación de mano de obra) en el cual se reporta una contratación de mano de obra del área de influencia superior al 50%, y se observa en el informe de interventoría.

A continuación se resaltan los criterios del componente social que dan valor a la gestión de la interventoría:

- Además de los indicadores de cada programa que el concesionario lleva del componente social y entrega en el PAGA mensual, los cuales son revisados por la interventoría, la interventoría tiene sus propios indicadores que se incluyen en su informe, como por ejemplo: indicadores de gestión del programa de atención al usuario, indicadores de gestión del programa comunicar, indicadores de gestión del programa de movilidad segura, índices de accidentalidad, indicadores de gestión del programa de iniciativas y vecinos.
- Además del reporte completo y oportuno que efectúa la interventoría en su informe mensual, se soporta su gestión de verificación y control mediante la elaboración de una lista de chequeo

que tiene como fin recopilar y evaluar el cumplimiento de las obligaciones contractuales definidas en el Apéndice G Social, respecto del Plan Social Básico - PSB.

- Se lleva una ficha social con registro fotográfico, que soporta las diferentes actividades ejecutadas por la interventoría para el seguimiento, verificación y supervisión a la implementación del Plan Social Básico para la etapa de operación y mantenimiento. En adición a esto, se incluyen las dificultades que hayan presentado o las sugerencias y/o recomendaciones si es el caso.
- La interventoría lleva un consolidado de PQRs discriminado por: medio de atención, por municipio, por sector, e incluso lleva un cuadro en donde se controla el cierre de cada una.
- La interventoría exige al concesionario los informes de cierre del componente social del PAGA y también del Plan Social Básico, con el fin de cumplir con las obligaciones respectivas para la reversión.

Se recomienda a la interventoría incrementar las labores de seguimiento que apunten a dar por concluido el cierre social que debe efectuar el concesionario previo a la fecha de reversión, según los compromisos adquiridos entorno a las labores que se adelantan en el corredor que son de pertinencia social; por ejemplo, cierre de los aspectos sociales del PAGA, cierre del Plan Social Básico e informe final.

#### 7.1.7 Desempeño del componente aforo y recaudo

*Calificación obtenida: 71,29*

La interventoría cumple con su obligación contractual de ejercer una auditoria mensual a los sistemas al peaje de Loboguerrero, en donde se inspeccionan y verifican mediante lista de chequeo los siguientes aspectos asociados con los equipos de control de tránsito: barreras de salida, monitor de visualización de valores, servidores y equipos de carriles, tarjeta de categorización del carril, copias de seguridad diaria y semanal, candados y sellos de seguridad, planta eléctrica, UPS, acciones de mantenimiento sobre los equipos, confiabilidad.

En esta auditoría de sistemas también se verifican los inventarios de los equipos de control de tráfico en la estación de peaje, el inventario de software y base de datos de dichos equipos, y se revisa el listado de los vehículos beneficiarios de la tarifa diferencial. El alcance de esta auditoría también involucra aspectos operativos como la realización de arqueos a las cabinas de cobro, al fondo de recambio y a la caja menor, además de revisar la boletería, los libros y los formatos, más el estado físico de la caseta. Se revisan, a su vez, los servicios que ofrece el concesionario dentro de sus actividades de operación, dentro de los que se encuentran: ambulancia, moto-taller, grúa-gancho, para la atención de incidentes y accidentes.

En adición a lo anterior, y a través de otra auditoría mensual denominada vehicular, la cual se contrata con la empresa ACR Ingeniería del peaje Loboguerrero, se efectúan unos conteos propios durante 7 días con base en los videos de la estación. Los resultados de la confiabilidad del conteo

en contraste con aquello que reporta el concesionario arrojan una confiabilidad por encima del 99% en los datos de TPD para el mes de julio. Así mismo, la confiabilidad de los sistemas de clasificación por carril para el período está también por encima del 99% para el mes de julio. Dentro del alcance de esta auditoría se incluye la revisión de los sobrantes cada vez que se evidencia una indebida interpretación de las categorías de los vehículos.

De cada auditoría surgen requerimientos para que el concesionario subsane los hallazgos encontrados durante las inspecciones. Incluso, de la auditoría de sistemas, se lleva una matriz de seguimiento a los eventos que se han identificado en auditorías previas, y que requieren una acción de mejora por parte del concesionario.

Se lleva un cuadro en el informe mensual de interventoría en donde se describe la programación de actividades semanales durante el mes; por ejemplo, inspecciones de control, auditoría de sistemas, conteo, filmación y realización del informe mensual.

Algunas de las sugerencias del componente aforo y recaudo a mejorar son las siguientes:

- Realizar procedimientos periódicos y registrados de aspectos de seguridad vial en las zonas de pesaje y recaudo.
- Se recomienda añadir al informe de interventoría, una descripción resumida de la metodología de aforo y recaudo que implementa el concesionario, así como el procedimiento o el paso a paso que efectúa la interventoría de este seguimiento.
- Es pertinente documentar los operativos de control que se realizan durante las visitas aleatorias no programadas que tanto inspectores como residentes efectúan a las casetas de peaje, además de efectuar las recomendaciones verbales y los apuntes en el libro del peaje.

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

### 8.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada, las cuales deben atenderse de manera inmediata para prevenir posibles acontecimientos de incumplimiento contractual.

### 8.1.1 Para la Interventoría

Las anotaciones a la gestión realizada por parte de la interventoría se presentan a continuación:

1. Durante el periodo de julio – agosto, la interventoría no reporta la medición del indicador E5 (asentamientos), el cual tiene periodicidad de medición mensual.

### 8.2 Recomendaciones

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

#### 8.2.1 Para la Interventoría

1. Se recomienda levantar actas para las reuniones que se adelanten puntualmente para tratar el tema de la reversión, y en especial aquellas que se lleven en campo durante las respectivas visitas.
2. Se recomienda hacerle seguimiento detallado a la planeación y ejecución de las charlas de socialización que deba adelantar el concesionario en la etapa de reversión.
3. El Plan de Calidad de la interventoría no hace alusión, dentro del capítulo 3 – Alcance, ni dentro del capítulo 8 – Control de los trabajos, a las actividades de reversión del contrato de concesión.
4. Se sugiere a la interventoría incluir la Matriz de Riesgos que son propios al contrato de interventoría en sus informes mensuales, previo acuerdo con la Supervisión, de acuerdo a lo establecido en el ítem 18 de la MED; o en su defecto hacer alusión al autocontrol que se está llevando de los riesgos asociados a la labor interventora.
5. Se recomienda implementar un cuadro de control de avances de la actualización del inventario, que permita ilustrar el progreso de las actividades de inspección, diligenciamiento, consenso y aprobación de los formatos.
6. Se recomienda a la interventoría establecer los recursos humanos y técnicos necesarios para atender las diferentes actividades y tareas propias de la etapa de reversión (MED criterio de evaluación N° 39 – Conformación equipos de trabajo), la cual culmina el 10/10/2016.
7. La interventoría, como proceso de planeación, aún no concluye las demás labores de seguimiento de la reversión; que incluyen, además del diligenciamiento de los formatos, otros pasos para su adecuado desarrollo.

8. Se sugiere a la interventoría coadyuvar al establecimiento de un plan de coordinación y comunicación entre las partes incluyendo el registro de cada una de las obligaciones, sus responsables y tiempos contractuales, así como mecanismos de verificación y seguimiento a la etapa de reversión.
9. Se requiere que la interventoría elabore y diligencie una lista de chequeo, por componentes de gestión, para verificar las obligaciones del concesionario y evidenciar su nivel de cumplimiento a lo largo de la ejecución del contrato.
10. El formato GCSP-F-075 (Inventario infraestructura centro de control) no está en el check-list de reversión que armó la interventoría. Reporta la interventoría que no se había tenido en cuenta, ya que el CCO funciona en la sede administrativa del concesionario UTD, en Palmira.
11. El nombre de los formatos GCSP-F-111 y GCSP-F-112 de la tabla de la lista de chequeo de reversión, aparecen invertidos respecto de lo escrito en el Manual de Reversión. Se sugiere corregir.
12. Se sugiere adelantar y soportar las gestiones que apunten a verificar la actualización por parte del concesionario de la memoria técnica correspondiente a todas las intervenciones que hicieron parte del proyecto.
13. Hacer seguimiento a los compromisos que resultaron de la visita de la Superintendencia de Puertos y Transportes al proyecto, el día 02/09/2016.
14. Se recomienda efectuar un ajuste a la ficha del PAGA relacionada con el proyecto "Manejo de la infraestructura de predios y servicios públicos" a fin de registrar el desempeño del concesionario en cuanto al cierre de las actas de vecindad.
15. Incrementar las labores de seguimiento que apunten a dar por finalizado el cierre ambiental de cada sector previo a la fecha de reversión.
16. Atender los compromisos con la Superintendencia de Puertos y Transporte producto de la inspección de los días 1 y 2 de septiembre de 2016, relacionados con el seguimiento a las actividades de responsabilidad del concesionario que quedaron consignadas en el acta de la visita.
17. El informe mensual de interventoría del mes de agosto se presentó después de la fecha límite establecida. Se recomienda tomar las medidas necesarias para que los entregables pendientes encajen dentro de la fecha límite de terminación del contrato.
18. Se deben tener en cuenta las anotaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación del Cumplimiento de Obligaciones de la Interventoría) de este documento, en donde se analizan los resultados de la MED por componente.

### 8.2.2 Para la Supervisión

1. Responder el oficio que se generó a la interventoría en el comunicado 20165600778542 del 18/09/2016, respecto de cómo se realizará el empalme de los servicios de operación de la vía a partir del 10/10/2016.
2. Las labores de inventario y entrega de archivo a la ANI deben ser finiquitadas previo al inicio de la fase de liquidación de los contratos, así como el cierre de los aspectos sociales, ambientales, jurídicos y financieros. Se sugiere implementar un plan de acción para adelantar dichas actividades antes del 10/10/2016.
3. La supervisión redactó en su momento una estrategia individual de reversión, pero no soportaron que ésta haya sido aprobada por el presidente de la ANI y el vicepresidente de gestión contractual, tal y como se especifica en el procedimiento GCSP-M-001 que viene anexo al Manual de Reversión.
4. Se sugiere coordinar con el concesionario un mecanismo para el cierre de las actas de vecindad, que contemple un cronograma o plan de trabajo y una estrategia para cerrar las actas que se comparten con el otro concesionario (UTD), las cuales presentan dificultad de cierre producto de la afectación por la construcción de la segunda calzada a cargo del proyecto Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca.
5. Atender los compromisos con la Superintendencia de Puertos y Transporte producto de la inspección de los días 1 y 2 de septiembre de 2016, referente a suministrar información sobre el proceso de reversión y acerca de los puntos críticos en seguridad vial.

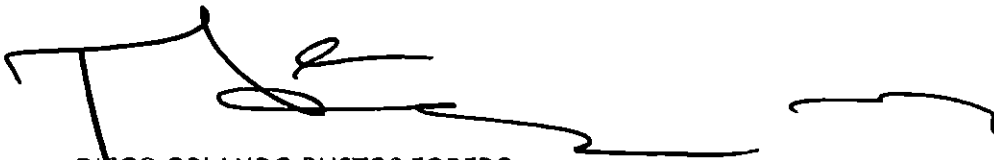
### 8.3 Buenas Prácticas y Observaciones

1. El consorcio de interventoría implementa su gestión con base a las normas ISO 9001, 14001 y 18001 que conserva la firma líder, GEOTECNIA Y CIMENTOS INGEOCIM S.A.S., y se reciben periódicamente auditorías tanto internas, por el profesional auditor interno de calidad, como aquellas de seguimiento a las certificaciones.
2. Se lleva un registro fotográfico de avance de los trabajos de operación y mantenimiento organizado por fecha y frente de trabajo debidamente almacenado, además se contempla un cuadro de control diario en donde se registra el consecutivo de las fotos según actividad y localización.
3. La interventoría realiza un cronograma de actividades de tipo ambiental mes anticipado, en donde se programan tareas como: elaboración de informe, asistencia a reuniones, verificación de obligaciones, inspecciones, medición de indicadores, evaluación del desempeño, entre otras.
4. Además del reporte completo y oportuno que efectúa la interventoría en su informe mensual, se soporta su gestión de verificación y control mediante la elaboración de una

lista de chequeo que tiene como fin recopilar y evaluar el cumplimiento de las obligaciones contractuales definidas en el Apéndice G Social, respecto del Plan Social Básico - PSB.

5. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de julio de 2016 de 71.77 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Víctor Alfonso Trespalacios Polo - Contratista Oficina de Control Interno. *OK*  
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón - Contratista Oficina de Control Interno. *IM*