



Bogotá D.C.

**PARA:** Dr. CAMILO MENDOZA R.  
Vicepresidente Gestión Contractual

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

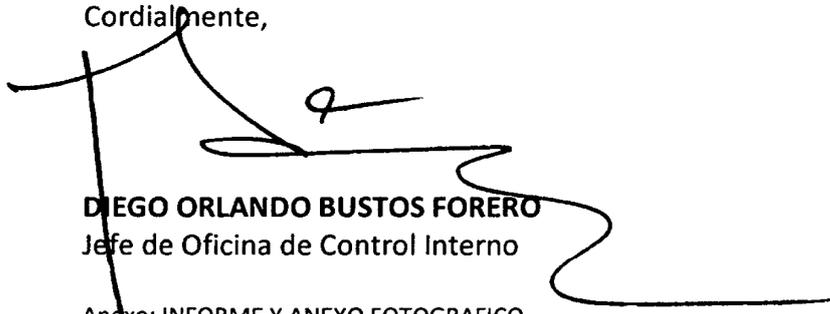
**ASUNTO:** Entrega informe de seguimiento a las funciones de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Buga – Loboguerreo (PEI 127).

Apreciado Doctor Camilo:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de la referencia, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno en el año en curso. Se resalta la importancia de las recomendaciones que estamos generando en el mismo, en beneficio del óptimo desempeño enfocado hacia el proyecto de concesión, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan observaciones importantes en el informe aquí entregado.

Igualmente recordamos a la gerente de éste proyecto, que el supervisor respectivo debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – diligenciando el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a [jsaenz@ani.gov.co](mailto:jsaenz@ani.gov.co).

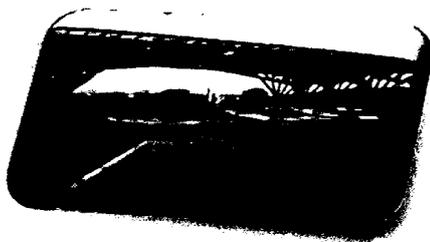
Cordialmente,

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

Anexo: INFORME Y ANEXO FOTOGRAFICO

cc. Ing. Daniel Francisco Tenjo – Gerente Carretero

Elaboró y proyectó: Juan Carlos Saenz B. - Contratista OCI  
Nro. Borrador:



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de  
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de  
concesión carretera Buga - Lobo Guerrero (PEI 127)**

**2013**

## Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	OBJETIVO.....	4
3.	ALCANCE.....	5
3.1.	Información de Contratos.....	6
3.1.1.	Obligaciones del Supervisor: .....	7
3.3.2.	Obligaciones del Interventor: .....	8
4.	MARCO LEGAL.....	8
5.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES .....	8
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	8
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría .....	8
6.2	Desarrollo y resultados de la Auditoría .....	12
6.3	Evaluación del personal de la Interventoría .....	17
7.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	18

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Datos de Concesionario, Interventoría y Supervisor .....	6
Tabla2	Obligaciones del actual Supervisor.....	8
Tabla 3	Temas programación de Auditoría .....	9

# INFORME DE AUDITORIA

## 1. INTRODUCCIÓN

---

Sabido es por los directivos de la entidad que la Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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

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

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

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

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como de la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Teniendo en cuenta que el nuevo proyecto Buga – Loboguerrero está en su fase de iniciación, ya que fue adjudicado durante el segundo semestre del presente año, se programó reunión en campo con la nueva interventoría para éste proyecto, y se aprovechó el espacio para realizar acompañamiento con el concesionario, para realizar recorrido por el tramo objeto de la nueva concesión. Se menciona el hecho de que para la presente auditoría, el auditor asignado fue el ingeniero de la OCI Juan Carlos Sáenz Baquero.

## 2. OBJETIVO

---

Con fundamento en el Plan de Acción estructurado por parte de la oficina de Control Interno para el presente año, aunado a las labores por iniciar por parte de la Interventoría del nuevo proyecto, se programó reunión con el representante legal de la Interventoría – Ing. Camilo Adolfo Naged Rodríguez y su ingeniero residente aprobado por la ANI, Hernando Meneses, para realizar divulgación y explicación del esquema que actualmente la Oficina de Control Interno lidera en marco del proyecto Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado.

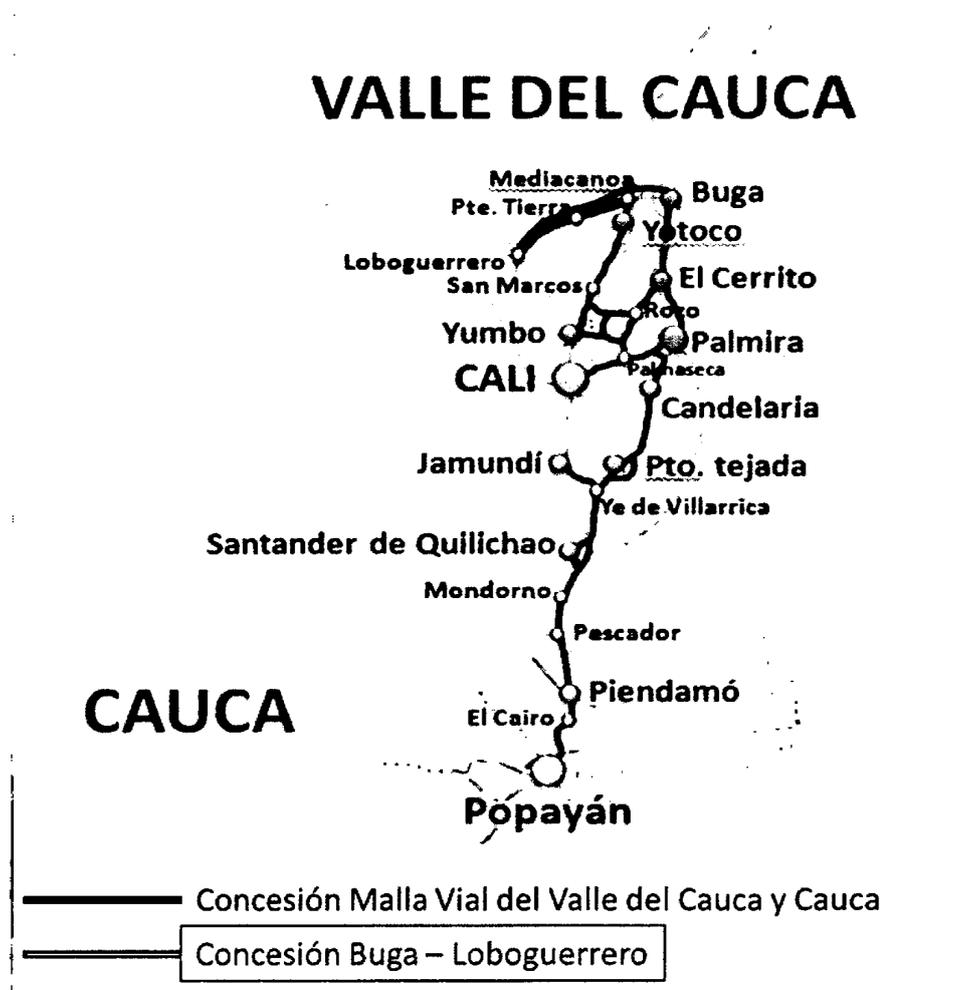
Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura acompañó en la entrega del tramo al nuevo concesionario del proyecto Buga – Loboguerrero calzada existente, en el tramo vial del proyecto carretero en mención, realizado el día 23 de Octubre de 2013, con presencia del supervisor de la ANI para este proyecto, Ing. Wilson Pérez, la nueva interventoría adjudicada hace pocas semanas, el concesionario que realizará los trabajos respectivos y el supervisor e interventoría del proyecto carretero Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, debido a que éste último proyecto se viene desarrollando sobre la misma área aferente con respecto a la nueva concesión.

La retroalimentación que se le dará en el transcurso de la presente auditoría de inicio a la interventoría de la nueva concesión, Consorcio Intercon, será valiosa para el desarrollo esperado por la ANI en el transcurso del desarrollo de su contrato. Debido a que la interventoría para éste nuevo proyecto de rehabilitación, mantenimiento y operación inicialmente estaba realizando los aspectos logísticos internos de consecución de campamentos, traslado de profesionales y estructuración en general de los recursos requeridos para las labores contratadas por la ANI, toda vez que había firmado su Acta de Inicio del contrato un día antes de la presente auditoría, no se realizó la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED, la cual está programada para realizar en el primer trimestre del año 2014.

### 3. ALCANCE

Es pertinente aclarar, que el presente informe se ha generado producto de la coyuntura presentada sobre el hecho de que en la época de realización de la Auditoría al proyecto carretero Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, se realizó paralelamente una reunión de inicio del nuevo proyecto carretero de la ANI denominado “Contrato de Concesión bajo un esquema de asociación público privada para que el Concesionario, realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, mejoramiento 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 la vía concesionada Loboguerrero-Buga” .

Se explica a continuación la situación de los dos proyectos de concesión que la ANI tiene en el sector. Para ello, se presenta en el siguiente esquema explicativo:



Esquema 1 Ubicación de proyectos de conexión en área de Buga

En el esquema anterior se observa que la concesión correspondiente a la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca tiene uno de sus tramos en construcción actualmente, según lo pudo constatar

el auditor y que tiene que ver con el alcance de la construcción de la segunda calzada en el sector de Mediacanoas hasta Loboguerrero. Es pertinente aclarar que éste corredor tiene desde hace varios años construida una calzada adyacente a la que actualmente viene construyendo el concesionario Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca, mediante el contrato 005 de 1999. La calzada existente ha sido el corredor de comunicación carretera entre las poblaciones de Buenaventura a Buga.

La nueva concesión adjudicada por la ANI en el mes de Agosto de 2013, tiene alcances de trabajos de rehabilitación y mantenimiento justamente de ésta calzada existente, entre las poblaciones de Buga hasta Loboguerrero, incluyendo el manejo y operación del actual peaje en operación desde hace varios años en los alrededores de la población de Loboguerrero a partir del año 2014.

Producto del recorrido realizado a la nueva zona del proyecto, con participación de la interventoría y el concesionario del nuevo proyecto adjudicado, así como del supervisor de la ANI para éste contrato, se pudieron constatar las condiciones actuales de la vía nacional que desde hace varios años ha unido los puntos geográficos de Buga hacia Buenaventura. De este trayecto, se realizó recorrido completo por el tramo que va a ser objeto de rehabilitación, mantenimiento y operación mediante el nuevo contrato adjudicado por la ANI en el mes de Agosto de 2013.

En desarrollo de ésta auditoría, tanto como en el acompañamiento de la entrega ya mencionados, el auditor transmitió lineamientos para desarrollar su trabajo de seguimiento y control, teniendo en cuenta la aplicación de los conceptos que para éste efecto viene liderando la Oficina de Control Interno dentro del proyecto “Incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado”.

### 3.1. Información de Contratos

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Contrato de Concesión bajo un esquema de asociación público privada para que el Concesionario, realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, mejoramiento 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 la vía concesionada “Loboguerrero-Buga”	211 DE 2013	CONCESIONARIO LOBOGUERRERO BUGA SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
INTERVENTOR	Interventoría económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, medioambiental y socio predial del contrato de conexión bajo esquema de Asociación Público Privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-LP-005-2012 correspondiente al corredor “Loboguerrero-Buga”	282 de 2013	CONSORCIO INTERCON
SUPERVISOR	Profesional Contratista de la ANI.		Wilson Pérez

Tabla 1 Datos de Concesionario, Interventoría y Supervisor

### 3.1.1. Obligaciones del Supervisor:

Entre otras, según el contrato de prestación de servicios profesionales que tiene el Ing. Wilson Pérez.

1. Brindar el apoyo técnico, administrativo, operativo y demás que requiera la Vicepresidencia de Gestión Contractual respecto de la coordinación y supervisión del Contrato de Concesión y de su interventoría.
2. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la supervisión y permanente revisión de la propuesta del Concesionario especialmente en los aspectos técnicos de construcción y de operación frente a las condiciones técnicas, financieras y jurídicas del contrato.
3. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la revisión de los plazos y desarrollo de los compromisos de las partes, cronogramas de inversión, plazos de entrega, compromisos en la entrega en los sectores de la carretera, programas financieros, recaudos de peaje y operación.
4. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la revisión del plan de manejo ambiental y su cumplimiento.
5. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la supervisión y revisión del programa de relaciones con la comunidad.
6. Facilitar y coordinar la comunicación e interrelación del Concesionario con la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, con la Interventoría y con las demás partes que intervienen en el proyecto.
7. Apoyar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual en revisar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario y la Interventoría.
8. Apoyar en la revisión de documentos que se firmen o expidan en desarrollo del contrato
9. Asistir al Vicepresidente de Gestión Contractual en la coordinación de la planeación, ejecución y asistencia a los Comités de Obras en los que se analicen los avances del proyecto y su estado.
10. Desarrollar las actividades en el lugar del proyecto, es decir en los Municipios, y departamentos de influencia.
11. Elaborar y remitir informes técnicos mensuales sobre las diferentes circunstancias, hechos o actuaciones adelantadas y las acciones particulares y específicas desarrolladas en la ejecución del apoyo a la supervisión de los respectivos contratos. Así mismo, deberá señalar expresamente los trámites que se encuentran pendientes y los plazos que se tienen para los mismos.
12. Remitir al supervisor del contrato copia de toda comunicación, acta y documento que sea extendido en el marco descrito y que en desarrollo del apoyo a la supervisión de los contratos de concesión, requiera adelantar acciones en conjunto o de competencia de algún Grupo Interno de Trabajo de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

13. Las demás actividades que de conformidad con el objeto contractual le sean asignadas por el supervisor del presente contrato.

Tabla2 Obligaciones del actual Supervisor

### 3.3.2. Obligaciones del Interventor:

Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se definen claramente dentro del contrato 282 de 2013, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, sección 2.01 que dice:

*“En virtud del presente contrato, el Interventor deberá efectuar una vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas del Contrato de Concesión, sus anexos y modificaciones y las que se encuentren estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos Contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, especialmente las Hojas de Datos que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su propuesta”.*

## 4. MARCO LEGAL

---

Documentos entregados y evaluados antes de la Auditoría:

- Contrato de Interventoría 282 de 2013 con el Consorcio Intercon con sus respectivos anexos y documentos del proceso licitatorio.
- Contrato de concesión 211 de 2013

## 5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

---

El presente proyecto no tiene antecedentes de organismos de control, debido a que la concesión se está iniciando a la fecha.

## 6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

---

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Una vez se constató, que se realizaría una reunión en terreno con presencia de las dos concesiones y sus interventorías y supervisores respectivos el 23 de Octubre de 2013, para efectos de realizar recorrido tendiente a la formalización de la entrega del nuevo corredor concesionado, el auditor de la OCI envió una programación al supervisor Wilson Pérez con el propósito de aprovechar esa circunstancia y utilizar el espacio para reunirse con la nueva interventoría, según el formato establecido para éste tipo de programaciones (formato Fm 22), información que se adjunta a continuación:

Programa de la Auditoria:	Día	Hora Inicio Actividad	Lugar
<b>23-oct</b>			
Encuentro y reunión inicial con Supervisor y representantes de Interventoría del nuevo proyecto Buga - Loboguerrero	23-oct	12:00	Glorieta Aeropuerto de la Concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca
Recorrido por toda la zona del nuevo proyecto concesionado con acompañamiento de la Interventoría y la supervisión de la ANI	23-oct	08:30	Sector Buga - Loboguerrero
Reunión con Interventoría	23-oct	18:00	Km 18 Via al Mar

Tabla 3 Temas programación de Auditoría

En particular, se realizó una reunión con el supervisor y el nuevo interventor de este proyecto, para identificar aspectos generales del proyecto recién adjudicado y legalizado por parte de la ANI, con el objeto de generar una estrategia para reconocer y entregar el tramo que será rehabilitado y operado por el nuevo concesionario.

La ubicación exacta de este nuevo contrato se resalta en la siguiente gráfica:

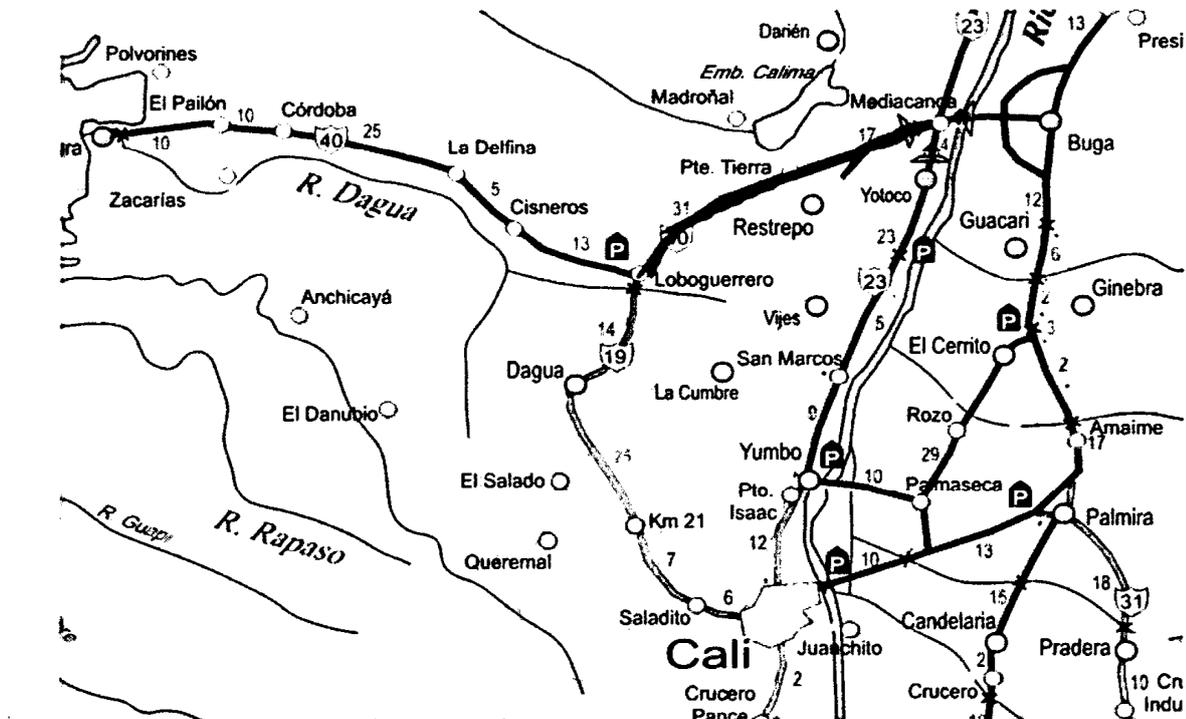
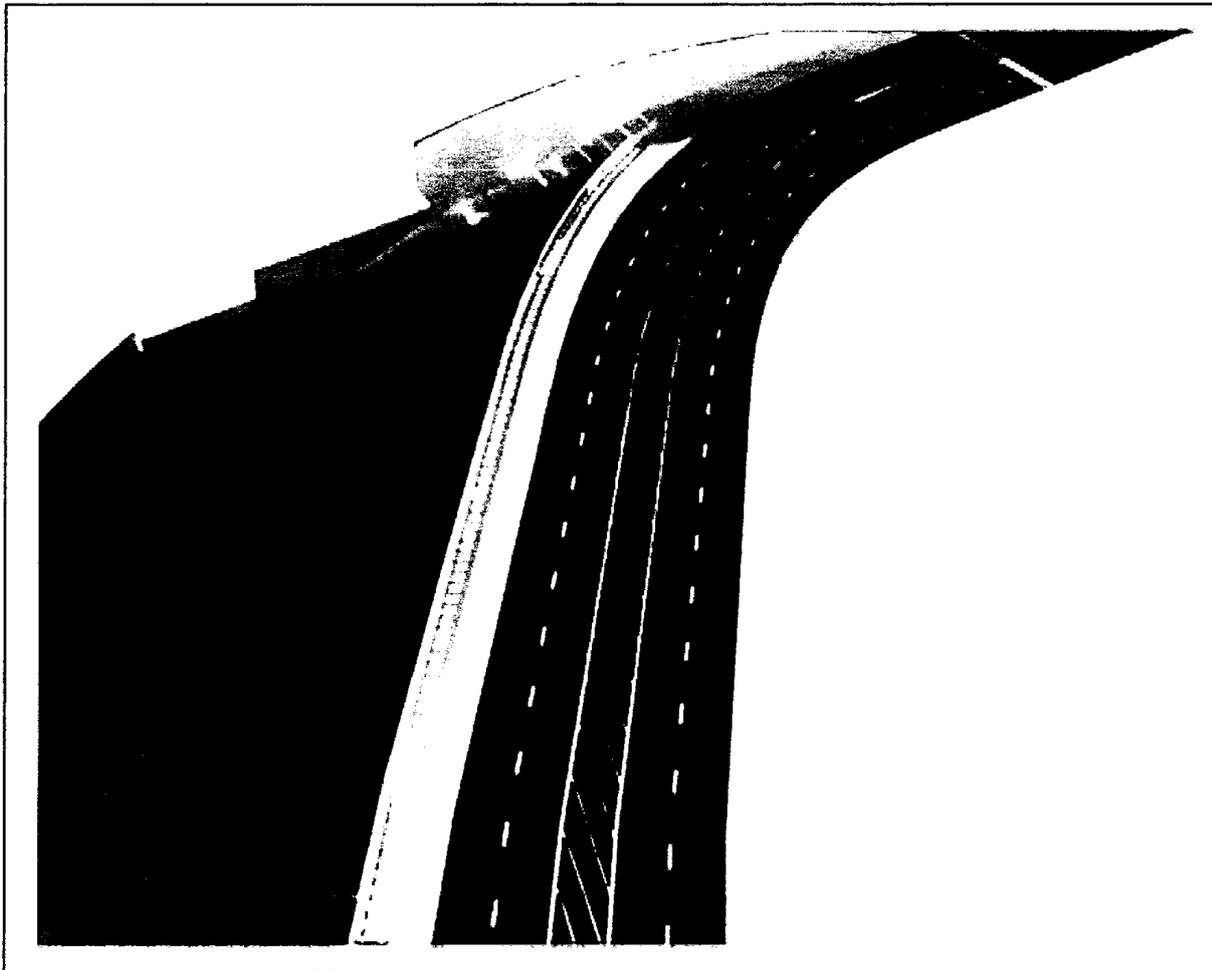


Grafico 1: Localización general del proyecto

En color verde se resalta en la gráfica No.1 el tramo que es objeto de la nueva concesión, y que corresponde a la calzada existente que desde hace varios años une las poblaciones de Buga y Loboquerrero y que hacen parte de la vía Nacional que une el departamento del Valle del Cauca - Carretera Nacional No.40, con el puerto de Buenaventura sobre el océano Pacífico.

Es pertinente mencionar en ésta parte, que debido a que el nuevo proyecto está localizado geográficamente en el mismo corredor del proyecto de construcción de nueva calzada que hace parte de los alcances de la concesión Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca, se deberá tener una perfecta coordinación para la ejecución de los trabajos en la misma zona por parte de los dos concesionarios que estarán trabajando en cronogramas similares.

De manera esquemática, la situación que se tiene aquí, corresponde al siguiente escenario:

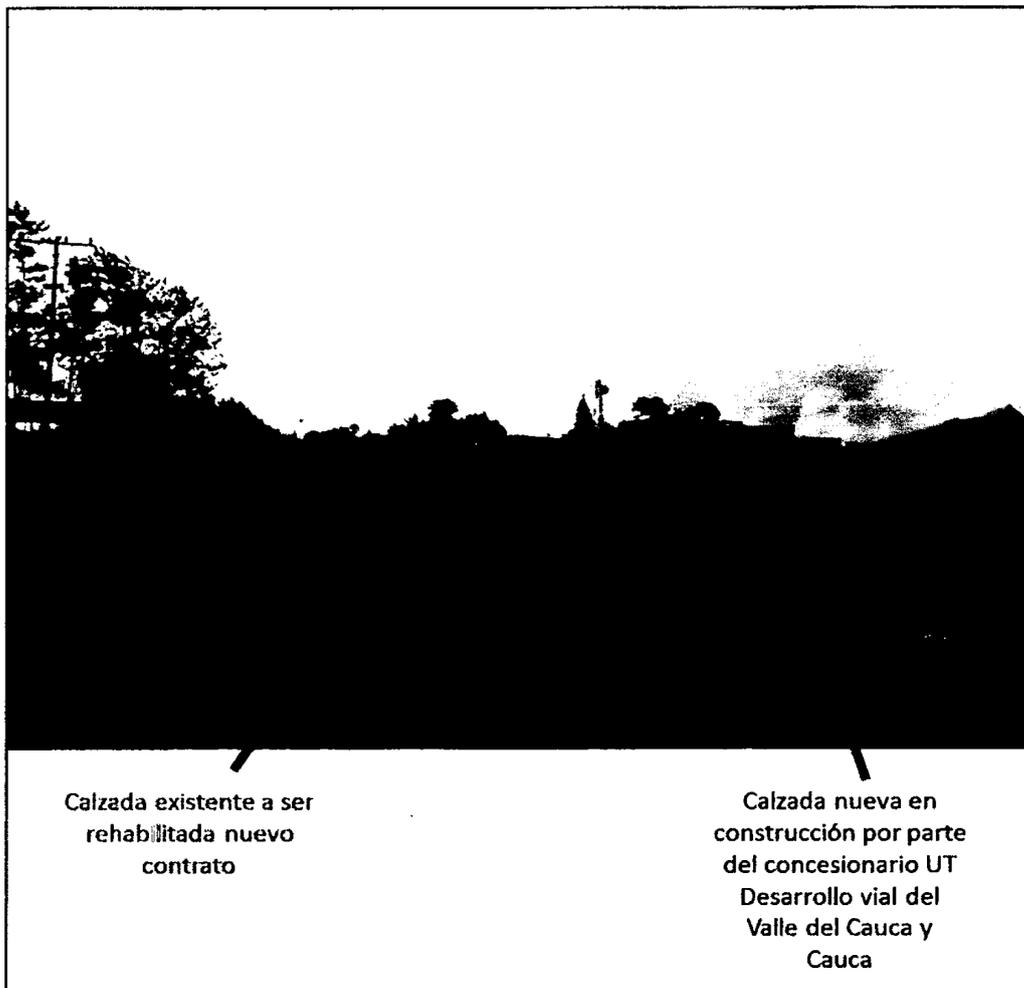


*Grafico 2: Situación de doble calzada de un proyecto*

Donde se tiene una calzada nueva en construcción por parte del concesionario Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca mediante el contrato 005/99. Esta nueva calzada va

en la gran mayoría del tramo, paralela a la calzada existente, correspondiente a la vía nacional que comunica desde hace varias décadas las poblaciones de Buga y Loboguerrero, vía actual que será rehabilitada y operada por el nuevo CONCESIONARIO LOBOGUERRERO BUGA - SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA.

En particular, se pudieron constatar aspectos actualizados con respecto a éste tema, tal y como se muestra en la siguiente fotografía:



*Grafico 3: Situación real de las actuales calzadas de la zona*

A través del recorrido, se denotan tres situaciones entre los dos proyectos mencionados:

- a. Calzada nueva ya terminada y en operación, sobre la cual se deberían dar las facilidades para ejecutar las labores de rehabilitación.
- b. Nueva calzada en construcción, se pueden generar tropiezos en la transitabilidad y la señalización, con ocasión de las labores sobre la nueva calzada en construcción, si se tiene en cuenta que la calzada existente está actualmente en operación en dos (2) carriles de circulación, uno en cada sentido.

- c. Sector de la nueva calzada con responsabilidad de ejecución por parte del concesionario unión temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca que continua con inconvenientes actualmente sobre aspectos del tema socio-ambiental (denominado sector 1), razón por la cual en éste trayecto los vehículos que circulan desde y hacia Buenaventura utilizan la actual calzada, utilizando los carriles existentes de manera bidireccional, un carril en cada sentido. Este factor limita de forma significativa la intervención de rehabilitación de la calzada existente mencionada por parte del nuevo concesionario, y se deberá tener en cuenta éste factor para el tema de la programación de los trabajos aquí asociados.

Bajo estas tipologías, es pertinente aclarar que en los sectores donde se está construyendo la nueva calzada, se evidenciaron en más de 10 puntos entrecruzamientos con la vía existente, lo que genera una situación importante a tener en cuenta dentro de los nuevos trabajos que se realizarán, ya que los aspectos de seguridad vial en estos casos implica tener una señalización muy adecuada y permanente, con el fin de ir informando al usuario sobre estas situaciones. Además, se deben generar Planes de Manejo de Tráfico óptimos y que respondan a la condición descrita.

Producto del recorrido por sitios de futuras obras de rehabilitación y/o operación, se obtuvo por parte de la Auditoría un registro fotográfico de aspectos de interés, algunas de las cuales serán relacionadas en el capítulo fotográfico de éste informe; las tomas fotográficas detalladas se encuentran almacenados en los archivos de la oficinas de la OCI, en aproximadamente 80 registros fotográficos tomados por el auditor producto de las verificaciones realizadas en terreno.

Por último, la Oficina de Control Interno tuvo permanente conversación con los representantes de la Interventoría del nuevo proyecto, Consorcio Intercon, que estuvieron en la entrega y en el recorrido que la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI programó. Se les desatacó la importancia de las labores propias de la interventoría, bajo los preceptos de vigilancia y control que la ANI actualmente tiene dentro de sus objetivos misionales, como lo es el proyecto de Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado.

## 6.2 Desarrollo y resultados de la Auditoría

Producto del recorrido realizado con personal de las dos interventorías, así como los dos supervisor de los dos (2) proyectos mencionados en el presente informe, se resaltan los siguientes aspectos particulares detectados y encontrados por la auditoría:

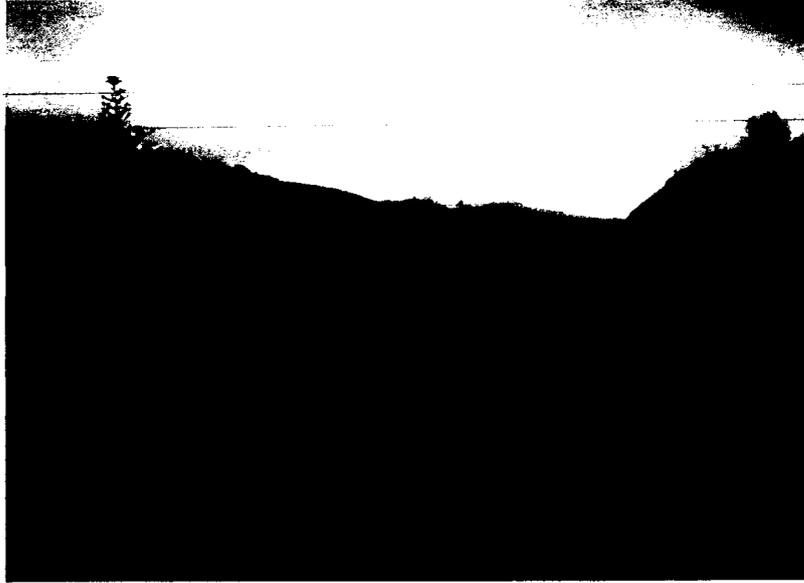


Fotografía 1: Situación actual de las calzadas nueva y existentes.

En la anterior fotografía se muestra el aspecto actual de la zona con identificación de la concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca como tramo 7 - Sector 3, en donde se tiene la calzada nueva ya construida y que viene siendo utilizada por el tráfico vehicular de la zona. Adjunta a ella, se encuentra la calzada existente con presencia de ahuellamientos, piel de cocodrilo y en general aspectos que visualmente indican la necesidad de realizar de forma pronta, una intervención para garantizar la estabilidad de la estructura de pavimento, alcances que tiene el nuevo concesionario.

Otra situación se detectó en los trayectos en los cuales el concesionario de Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca está en proceso de construcción de la nueva calzada, razón por la cual la calzada existente que tiene dos carriles, tiene operación actualmente en ambos sentidos, un carril en cada dirección. Para éstos casos, los trabajos de la rehabilitación del nuevo concesionario sobre ésta calzada existente, está totalmente supeditada y dependiente de la finalización de los trabajos totales de la nueva calzada, para permitir planes de manejo de tráfico utilizándola.

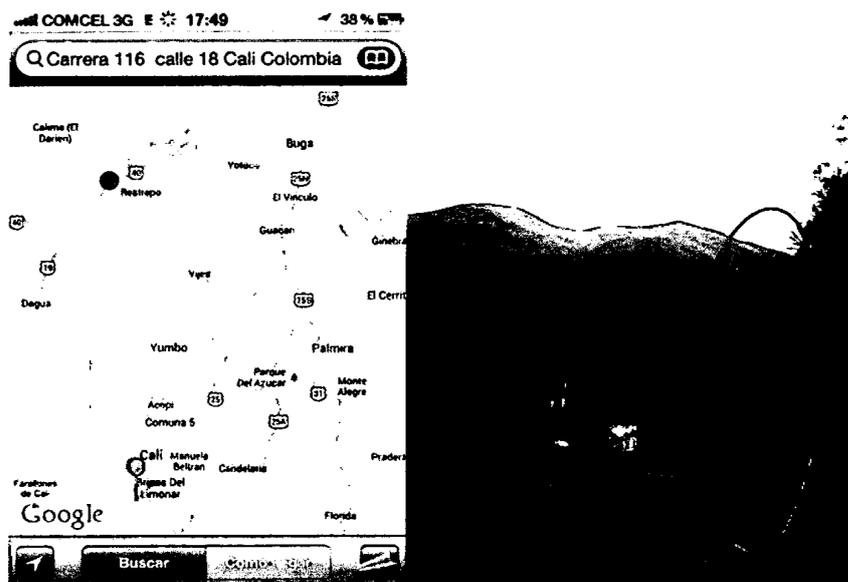
Esta situación se muestra en la siguiente fotografía:



Fotografía 2: Sector de calzada nueva en construcción y no en operación aún.

Otro de los aspectos relevantes encontrados en el recorrido, tiene que ver con la estabilización de zonas actualmente inestables de la calzada existente. Este factor es de suma importancia, veamos:

Como se puede visualizar en la siguiente fotografía, ésta zona con inestabilidades de los taludes antiguos está ubicada, con identificación de la concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca dentro del tramo 7 - Sector 1. Se recuerda que para la concesión aquí anunciada, existen limitaciones e inconvenientes de Licencias Ambientales aprobadas por la Entidad del estado correspondiente (ANLA) que han retrasado de manera considerable la iniciación de los trabajos de construcción de la nueva calzada en éste sector.



Fotografía 3: Sector de calzada nueva en construcción y no en operación aún.

Entre tanto no se den las condiciones de solución para ésta situación, se deberá tener presente en los cronogramas a establecer para el nuevo contrato de concesión, que las intervenciones en los puntos críticos deben independizarse con la ejecución de la construcción de la segunda calzada. Por lo tanto, dentro de los diseños de las obras definitivas para estabilización de éstos taludes, se deberán tener en cuenta metodologías de construcción tales, que permitan ejecutarlas, con presencia de vehículos circulando por la calzada existente actual, haciéndose necesario igualmente establecer planes de manejo de tráfico estructurados y muy bien estudiados teniendo en cuenta los tipos y frecuencia de los vehículos que pasan por esta vía actualmente, y que permitan manejarlo de manera conveniente, segura y sin generar represamientos importantes en el sector.

De otra parte, sobre la vía actual se presentan sectores con inestabilidades de la banca de la estructura de pavimento, como se muestran en las siguientes fotografías:



Fotografía 4: Inestabilidades de la actual banca.

Esta auditoría pudo identificar en tres (3) sitios del corredor de la vía actual, situaciones de inestabilidades de la estructura de los materiales granulares y asfálticos de la actual calzada, que están generando condiciones de riesgo importantes toda vez que el tráfico pesado que circula regularmente, está pasando cerca a estas zonas y puede incrementar la situación de inestabilidad. Adicionalmente, las causales que se denotan son inconvenientes manejos de agua superficial o movimientos geológicos de consideración, que deben ser analizados y evaluados por el nuevo concesionario, para efectos de realizar los diseños definitivos de las obras de estabilización que se requieren.

Otro aspecto a tener en cuenta, es que en uno de los sitios inestables identificados en el sector 2, existen asentamientos habitacionales muy cercanos, y que por tratarse de casas construidas hace muchos años y con deficientes estructuras de cimentación, pueden llegar a tener alguna

afectación indeseable originada por la no ejecución de las estructuras de contención mencionadas. Es por todo lo anterior, que se requiere de una programación lo más anticipada posible en los cronogramas de la nueva concesión, para realizar las labores de diseño y construcción requeridas en éstos sitios identificados. Será labor de la supervisión del contrato tener esta recomendación muy presente para lograr ejecutar lo pertinente.

Otro aspecto de significativa importancia identificado en el recorrido de auditoría inicial, tiene que ver con los variados puntos del corredor vial, donde la calzada existente y la nueva calzada en construcción se intersectan, generándose entre-cruzamientos entre las dos calzadas a través de los sectores 2 y 3. Esta situación la podemos reflejar en el siguiente esquema:



Donde cada color quiere representar las calzadas vehiculares en el sector de Buga a Loboguerrero. Así, se quiere representar en color rojo la calzada existente que es objeto mediante la nueva concesión, de labores de mantenimiento y rehabilitación; y el color azul, representaría la calzada nueva que se encuentra en construcción y que pertenece a la concesión de Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca.

Así las cosas, en la realidad se presentan estas situaciones como la que se aprecia a continuación en foto tomada por el auditor:



Fotografía 5: Entrecruzamientos de las calzadas en construcción y existentes.

Y es, en estos sectores de entrecruzamiento entre las dos calzadas, donde se deberán abordar las respectivas coordinaciones permanentes - desde el inicio de las ejecuciones de obras - entre los dos proyectos, para efectos de tener planes de manejo de tráfico (PMT) presentados por el nuevo concesionario y revisados por la nueva interventoría del proyecto, ya que se debe lograr que antes de su implementación, el concesionario de la Malla Vial del Valle del Cauca haya tenido oportunidad de realizar los trabajos en las zonas contiguas. Igualmente se deben tener en cuenta los temas de seguridad vial dados los importantes flujos vehiculares que se presentan en la vía.

### 6.3 Evaluación del personal de la Interventoría

Para la fecha de la realización de ésta auditoría inicial para el proyecto en mención, las hojas de vida de todo el personal mínimo requerido en el contrato de interventoría habían sido aprobadas por parte de la ANI. El supervisor del contrato informó que el oficio de aprobación estaba en curso y será verificado por la oficina de Control Interno en la auditoría programada para el primer trimestre del año 2014.

La recomendación inicial que se genera por parte de la Oficina de Control Interno hacia la Interventoría, se refiere a que se deben tener lo antes posible instalados, todos los recursos y los esquemas requeridos, para efectos de realizar las tareas de seguimiento y control propias de su contrato desde el inicio del proyecto.

## 7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

---

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la oficina de Control Interno en terreno y en oficinas, se resaltan las siguientes recomendaciones para que tengan en cuenta como elemento constructivo, con el objeto de generar las tareas y estrategias que se deriven de las mismas en beneficio del proyecto y de los fines asociados que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura programados.

A renglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, direccionadas hacia la ANI a través de su supervisor, ingeniero Wilson Fabián Pérez:

- a) Servir de enlace permanente a través del Supervisor Jorge Sanchez del proyecto Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca, para efectos de coordinar todos los aspectos de ejecución entre los dos proyectos, valiéndose de cada una de sus interventorías integrales designadas mediante los procesos licitatorios conocidos.
- b) Del punto anterior, se destaca el tema sobre la aprobación del cronograma de las obras a ejecutar, teniendo en cuenta los aspectos de manejo de tráfico y de seguridad vial que se requerirán para efectos de tener ejecución por parte de los dos concesionarios sobre el mismo sector, pero sin causar traumatismos ni condiciones inseguras para los usuarios de la actual vía, que dada sus características, maneja tráfico pesado permanente de productos desde y hacia el puerto de Buenaventura.
- c) Asegurarse de crear una estrategia de divulgación e información permanente hacia la ciudadanía que habita en la zona del proyecto, así como a los usuarios que circulan por la actual vía hacia Buenaventura.

De otra parte, rogamos a la interventoría del proyecto, tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

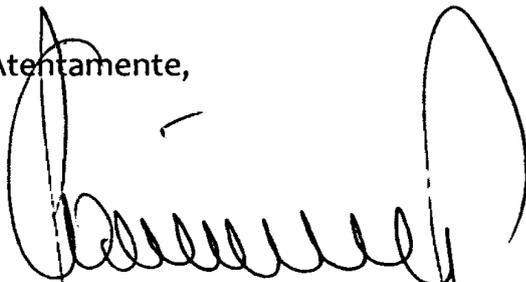
- a) Implementar todos los recursos, procedimientos y esquemas desde un principio, con el objeto de que la interventoría realice sus tareas propias de vigilancia y control de manera oportuna y con capacidad de direccionamiento hacia el nuevo contrato de concesión.

- b) Se recomienda a la interventoría tener en cuenta una de sus obligaciones contractuales, contenida en capítulo IV - sección 4.02, donde se define : “1) Informe Inicial: el Interventor de manera paralela a las actividades de supervisión descritas más adelante deberá llevar a cabo desde el inicio del correspondiente contrato de interventoría, y dentro de los dos (2) meses siguientes al inicio del mismo, un diagnóstico integral del contrato de concesión que está siendo objeto de interventoría, discriminado por gestiones tal como se establece en el Documento Metodología y Plan de Cargas, el cual será presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura mediante un informe escrito. Adicionalmente, en la misma sección, se le define para la interventoría, las características básicas de Diagnóstico Inicial, Estratégico, Financiero, Técnico-Operativo, Jurídico, Socio-ambiental. Este documento deberá tener todo el contenido que la ANI requiere para tener un insumo importante de análisis en los primeros meses de ejecución del proyecto, y que sirva para identificar riesgos potencialmente factibles en el desarrollo del contrato de concesión. Por ello, se resalta igualmente la generación de una matriz de riesgos inicial, la cual deberá ir actualizándose en el transcurso del desarrollo del contrato de interventoría y que hará parte del contenido a entregar al interior de los informes mensuales de interventoría.
- c) Por encontrarse el nuevo proyecto de concesión en la Etapa de Preconstrucción, el interventor deberá tener muy presente lo consignado en el Anexo 4 de su contrato de Interventoría, específicamente en el numeral 2.1 – página 5, donde se exige: “Todas las actividades de esta Etapa deberán ser verificadas por la Interventoría antes de iniciarse las obras o actuaciones correspondientes en los términos señalados en el Contrato de Concesión”. Del mismo tema, en el mismo anexo citado, en el numeral 5.3.5.1 se mencionan las Actividades Específicas por Grupo y Área, contenido que debe ser fundamento para la Interventoría para el desempeño de sus funciones iniciales.
- d) El interventor deberá asegurarse que estén disponibles para todo su personal los manuales y documentación que sobre el particular se relaciona en el Anexo 4 de su contrato de Interventoría – Metodología y Plan de Cargas, en el capítulo 4, numeral d). Además, deberá crear estrategias internas de divulgación del contenido específico de esa documentación hacia su personal de campo, como estrategia de Buenas Prácticas implementadas desde el inicio del contrato.
- e) La interventoría deberá estructurar desde el inicio, una página WEB del proyecto, que sea elemento de importante divulgación e información con la ciudadanía, y que sirva como canal de comunicación para las Quejas o Reclamos que se puedan generar durante la ejecución de los trabajos, además de información de interés sobre la ejecución propia del contrato. Adicionalmente, deberá velar por la calidad del contenido de la información que el propio concesionario deberá implementar en su página WEB.
- f) Tener una permanente y fluida comunicación con los representantes de la interventoría del proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, creando espacios y

reuniones temáticas programadas y permanentes para tratar los innumerables temas previsibles que saldrán durante la ejecución del contrato.

- g) Utilizar los documentos que están incorporados en la página Web de la Entidad, con respecto a los temas desarrollados del proyecto Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado.
- h) Prever con el suficiente tiempo, los mecanismos, esquemas de trabajo, divulgación y procedimientos que se requerirán para obtener una muy buena calificación al momento que la oficina de Control Interno programe Auditoría para la aplicación de la matriz MED.
- i) La Interventoría propenderá para el establecimiento y divulgación del logotipo institucional de la ANI en aquellos recursos que se presten para tal efecto. Los carros, en las instalaciones, en la dotación, serán sitios importantes para su implementación.

Atentamente,



**JUAN CARLOS SAENZ BAQUERO**  
Ingeniero Auditor Oficina Control Interno

VoBo



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

ANEXO FOTOGRAFICO DE LA AUDITORÍA

# ANEXO: REGISTRO FOTOGRÁFICO DETALLADO



## Índice de Registro Fotográfico - Proyecto carretero Buga - Loboguerrero

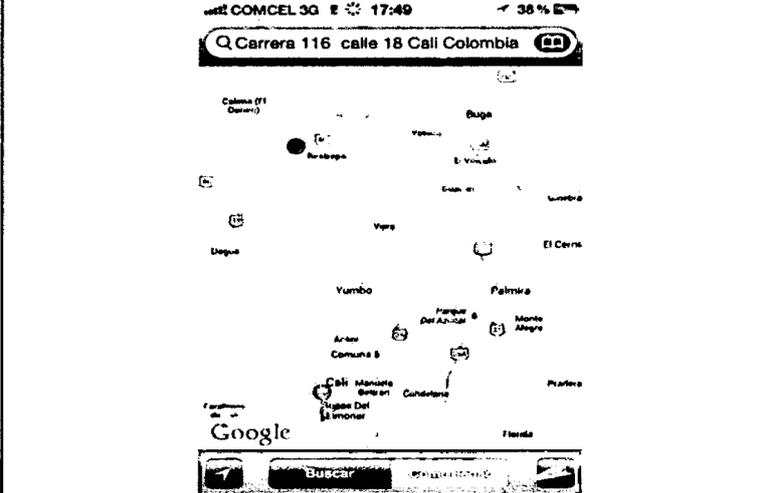
Num. Foto	Descripción de fotografía
1	Vista general de la nueva calzada ya construida aun no en operación, paralela a la calzada existente con alta circulación vehicular de tráfico pesado
2	Detalle de nueva calzada en construcción a nivel de subbase granular, pendiente por construir obras de arte y terminación de estructura de pavimento.
3	Actual separador central que se está generando entre la calzada nueva y la existente. Tema muy pendiente por acometer por los aspectos de seguridad vial
4	Localización en punto azul de sitio del proyecto con problemas de estabilidad en la calzada existente, por solucionar con el nuevo contrato de concesión.
5	Alto flujo vehicular que está pasando sobre la calzada existente que hace parte del alcance del nuevo proyecto por iniciar, con zona de inestabilidad crítica
6	Sitio de entrecruzamiento entre la calzada nueva y la calzada existente, que requerirá coordinaciones importantes entre los dos proyectos.
7	Zona de inestabilidad que está afectando la banca de la vía existente, producto de malos manejos de aguas lluvias de la zona, en el K97+800
8	Otra zona inestable en el k81+300 donde la comunidad ha interpuesto tutelas para el arreglo de las socavaciones evidenciadas contiguas a la vía existente
9	Grúa del proyecto nuevo que ya colocó el concesionario en la zona del proyecto
10	Características del tráfico que circula por la vía existente Buga Loboguerrero, donde existen problemas ambientales para la construcción de la nueva calzada.
11	Alto flujo vehicular que circula por la calzada existente que será objeto de la rehabilitación, mantenimiento y operación del nuevo contrato
12	Limitaciones de ancho en la actual calzada que tiene circulación bidireccional



Item: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	1   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Vista general de la nueva calzada ya construida aun no en operación, paralela a la calzada existente con alta circulación vehicular de tráfico pesado

Item: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	2   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Detalle de nueva calzada en construcción a nivel de subbase granular, pendiente por construir obras de arte de terminación de estructura de pavimento.

Item: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	3   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Actual separador central que se está generando entre la calzada nueva y la existente. Tema muy pendiente por acometer por los aspectos de seguridad vial

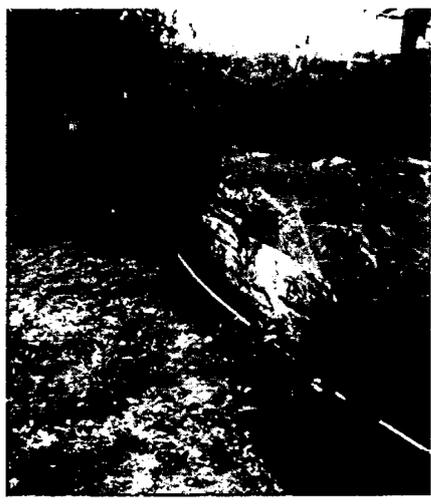
Item: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	4   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Localización en punto azul de sitio del proyecto con problemas de estabilidad en la calzada existente, por solucionar con el nuevo contrato de concesión.



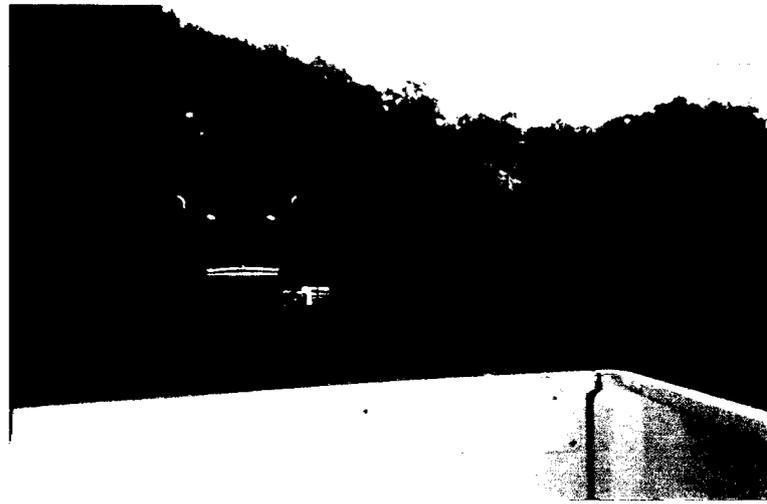
Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	5   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Alto flujo vehicular que está pasando sobre la calzada existente que hace parte del alcance del nuevo proyecto por iniciar, con zona de inestabilidad crítica

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	6   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Sitio de entrecruzamiento entre la calzada nueva y calzada existente, que requerirá coordinación importantes entre los dos proyectos.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	7   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Zona de inestabilidad que está afectando la banca de la vía existente, producto de malos manejos de aguas lluvias de la zona, en el K97+800

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	8   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Otra zona inestable en el k81+300 donde la comunidad ha interpuesto tutelas para el arreglo de las socavaciones evidenciadas contiguas a la vía existente

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	9   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Grúa del proyecto nuevo que ya colocó el concesionario en la zona del proyecto

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	10   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Características del tráfico que circula por la vía existente Buga Loboguerrero, donde existen problemas ambientales para la construcción de la nueva calzada.

Ítem: Técnico	
Numero Foto	11   Seguimiento Auditoría
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Alto flujo vehicular que circula por la calzada existente que será objeto de la rehabilitación, mantenimiento y operación del nuevo contrato

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	12   Buga - Loboguerrero
	
Fecha:	23 de Octubre de 2013
Detalle	Limitaciones de ancho en la actual calzada que tiene circulación bidireccional