

contestar cite:
 El No.: *RAD_S*
 RAD_S
 Fecha: *F_RAD_S*



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 carretero, Autopista al Mar 1 (PEI 129).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista al Mar 1 (PEI 129) realizada el día 22 de abril 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 aeroportuario Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla (PEI 106)	5*	14*	6*

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

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en

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

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.: Gloria Inés Cardona Botero – Gerente carretero 4 VGC
Wilde Alexander Coronado Molano – Líder de Supervisión del Proyecto

Anexo: Informe 16 Folios
Proyectó: Víctor Alfonso Trespalacios Polo – Contratista Oficina de Control Interno
Nro Borrador: 20161020009847



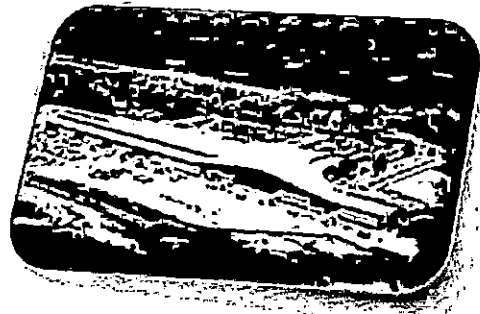
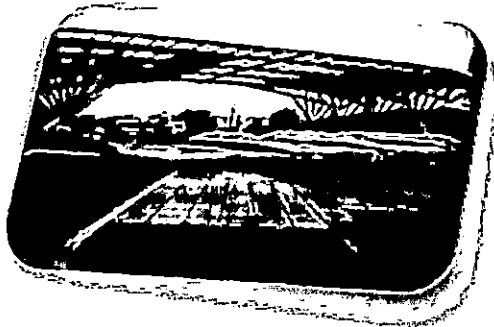
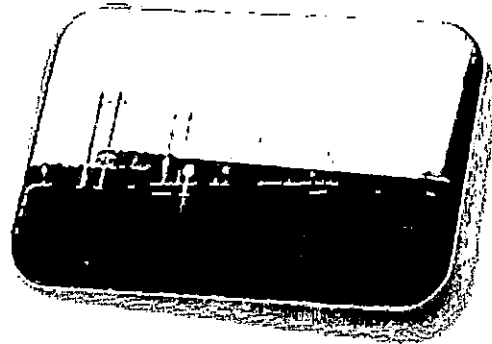
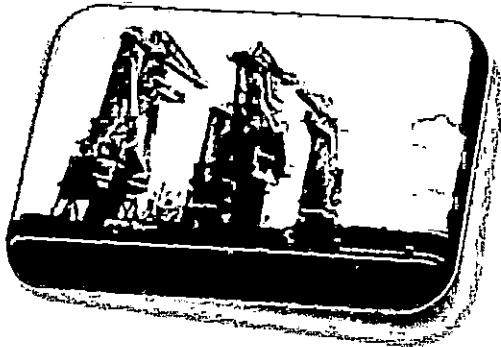
Agencia Nacional de
Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de Iniciativa Pública del programa 4G, Autopista al Mar 1 (PEI 129)

2016



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	5
3. METODOLOGÍA	8
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	10
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	10
6.2 Descripción del proyecto de concesión	11
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.....	18
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	18
7.1 Evaluación del desempeño de la interventoría	20
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	21
7.1.2 Desempeño del componente técnico	23
7.1.3 Desempeño del componente financiero.....	24
7.1.4 Desempeño del componente predial.....	25
7.1.5 Desempeño del componente jurídico.....	26
7.1.6 Desempeño del componente ambiental.....	27
7.1.7 Desempeño del componente social.....	28
8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	28
8.1 No conformidades.....	28
8.1.1 Para la Interventoría	29
8.1.2 Para la Supervisión	29
8.2 Recomendaciones:.....	30
8.2.1 Para la Interventoría:	30
8.2.2 Para la Supervisión:.....	31

8.3 Buenas Prácticas y Observaciones: 31

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 Desarrollo Vial al Mar S.A.S
- Devimar S.A.S..... 7
Tabla 4 - Datos asociados a la Firma Interventora 7
Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la Firma Interventora 7
Tabla 6 - Antecedentes de actuaciones iniciadas por otras entidades de control 9
Tabla 7 - Programa de la auditoría técnica..... 10
Tabla 8 - Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas 11
Tabla 9 - Resultados de calificación MED de abril de 2016 19

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Mapa del proyecto 14
Ilustración 2 - Obras obligatorias mínimas a desarrollar por el concesionario 17

ÍNDICE DE FOTOS

Foto 1 - Comisión topográfica de obras transversales PR28+000 AL PR29+000 24
Foto 2 - Toma de núcleos PR14+000 24
Foto 3 – Evidencia de Invasión del derecho de vía en Cañasgordas 26
Foto 4 – Evidencia de Invasión del derecho de vía en Buritica – San Jerónimo 26

1. OBJETIVOS

La presente auditoría técnica corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI 129) el cual está inmerso dentro del cronograma de actividades internas que a su vez responde a los objetivos específicos de planeación estratégica de la Oficina de Control Interno (OCI). A continuación se describe el objetivo general y los objetivos específicos, estos últimos resultantes de las particularidades de cada proyecto según criterio del evaluador.

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el comportamiento de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto carretero, APP de Iniciativa Pública del programa 4G – Segunda Ola, Autopista al Mar 1, 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 del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el avance en la etapa planeativa del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances para la fase de pre construcción 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 del programa 4G Autopista al Mar 1, que permite evaluar las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio ÉPSILON 4G.

2. ALCANCE

2.1. Componentes Analizados

En el marco de los contratos de cuarta generación adelantados por la ANI en los años anteriores, se ha vislumbrado la necesidad de acometer un seguimiento especial, dada la reciente fecha de iniciación y la etapa de pre operación que atraviesan estos proyecto de iniciativa pública y privada.

Para el presente proyecto, dentro de la fase de pre construcción en la cual se encuentra y del programa 4G adelantado por la ANI que ha derivado en la adjudicación de proyectos APP de iniciativa pública y privada, se viene adelantando un seguimiento especial a estos proyectos dada la nueva generación de contratos de concesión suscritos que evidencian marcadas diferencias con las tres generaciones de concesiones que anteceden en el país, mejorando diferentes ítems y asignación de riesgos tanto para el concesionario como para la Entidad.

Se resalta entonces, el análisis a la fase de pre construcción que incluye, entre otras, las labores de operación de la vía durante la etapa pre operativa (numeral 3.3.1. Apéndice Técnico 2) en virtud de que ya se han superado los tres primeros meses desde la suscripción del Acta de Inicio por lo cual el Concesionario está obligado a cumplir con los niveles de servicio mínimos para la etapa actual respecto a la infraestructura que le fue entregada, considerando que este proyecto en particular presenta a la fecha dos Unidades Funcionales que están pendiente de entrega por la ANI al concesionario, lo cual se hará el día 30 de junio de 2016; de acuerdo a lo previsto en el Otros¹ modificatorio N° 31 al Convenio Interadministrativo N° 0583 de 1996 (variante Medellín – Santa fe de Antioquia). Teniendo en cuenta lo anterior, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 478 de 2015; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero para los componentes administrativo, jurídico, técnico, ambiental, predial, social y financiero.

En virtud de lo anterior, el presente informe abarca el periodo transcurrido entre Octubre de 2015 a Abril de 2016. Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED por primera ocasión a esta interventoría el día 22 de abril de 2016, lo cual permite ver una primera medición del desempeño. El resultado y análisis se presenta en el numeral 7 y 8, que se relaciona en este 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 de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas se sujetan a la aplicación de la metodología señalada en los manuales y guías:

- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño de interventorías para los modos: carretero, portuario, aeroportuario y férreo, código EVCI-M-003, v002, ANI, 2015.
- Manual de evaluación del desempeño de interventorías, código EVCI-M-001, v001, 2015.
- Guía de buenas prácticas para interventorías, v1.4, Oficina de Control Interno - ANI, 2013.
- Manual de buenas prácticas para interventorías, código EVCI-M-002, v001, ANI, 2015.
- Manual interventoría y supervisión, código GCSP-M-002, v001, ANI, 2015.
- Procedimiento Auditorías Técnicas del Sistema Integrado de Gestión, código EVCI-P-003, v004, ANI, 2015.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, www.ani.gov.co en la pestaña "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión".

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:

¹ Referente a una adición al convenio y prórroga del plazo del contrato. Fuente: SECOP I Detalle del Proceso Número Convenio 583 de 1996.

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, que permita la selección de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista al Mar 1 del Proyecto Autopistas para la Prosperidad, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato.	No. 014 de 2015 <u>Proceso:</u> VJ-VE-IP-022-2013 / VJ-VE-IP-LP-022-2013	Consorcio Desarrollo Vial Al Mar SAS – DEVIMAR SAS
Interventor	Contratar la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-IP-LP-022-2013 correspondiente al corredor denominado concesión autopista al mar 1, del proyecto autopistas para la prosperidad.	No. 478 de 2015 <u>Proceso:</u> VJ-VGC-CM-010-2015	Consorcio ÉPSILON 4G
Supervisor	Profesional por prestación de servicios.	No. VGC 404 de 2015	Wilde Alexander Coronado Molano

Fuente: consulta en SECOP I y ORFEO.

Las fechas importantes del contrato de concesión se reportan a continuación:

Tabla 2 - Plazos estimados del contrato de concesión

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	PLAZO en meses
Suscripción de contrato	03 de septiembre de 2015	-
Iniciación fase de pre construcción, etapa pre operativa	16 de octubre de 2015 Acta de inicio (15/oct/2015)	12 (1 año)
Iniciación fase construcción, etapa pre operativa	16 de octubre de 2016	60 (5 años)
- Unidad Funcional 1	16 de octubre de 2016	60
- Unidad Funcional 2	-	48
- Unidad Funcional 3	16 de octubre de 2016	60
- Unidad Funcional 4	-	36

Iniciación etapa de operación	16 de octubre de 2021	228 (19 años)*
Fecha de reversión	25 años a partir del acta de inicio (año 2040)	300 (25 años)

Fuente: información del contrato de concesión y acta de inicio allegada por la supervisión.

Nota: el inicio de la fase de construcción para cada Unidad Funcional se define a partir del plan de obras que presente el concesionario, el cual tiene un plazo de entrega de 270 días a partir del Acta de Inicio. A la fecha de realización de la presente auditoría han transcurrido 6.3 meses desde el inicio de la fase de pre construcción.

*La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional. Sin perjuicio de lo anterior, y en los términos del Apéndice Técnico 2, desde la entrega del Proyecto en la Etapa Pre operativa, el Proyecto deberá ser Operado y Mantenido por el Concesionario.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Autopista al Mar 1 se presenta a continuación:

Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionario del Concesionario Desarrollo Vial al Mar S.A.S - Devimar S.A.S

Composición accionaria	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Devimar SAS	SACYR CONCESIONES COLOMBIA S.A.S.
STRABAG S.A.S		37.5%
CONCAY S.A.		25.0%
TOTAL		100%

Fuente: información del contrato de concesión y acta de inicio allegada por la supervisión.

Por su parte, el inicio del contrato de interventoría se estableció en octubre 16 de 2015 con fecha de terminación en octubre 15 de 2022, para un plazo total de 84 meses (7 años).

Tabla 4 - Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio ÉPSILON 4G
Representante Legal	Wilson Giovanni Urrea Urrea
Valor inicial del Contrato	\$ 31,500,751,200
Tiempo	84 meses (7 años)
Fecha de Inicio del Contrato	15-10-2015

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

A su vez, el Consorcio ÉPSILON 4G lo componen dos firmas cuya participación se ilustra en la siguiente tabla:

Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la Firma Interventora

COMPOSICIÓN FIRMA INTERVENTORA	
PROYECTOS E INTERVENTORÍAS LTDA	70.0%
INGENIERÍA DE ESTUDIOS Y ASESORÍAS S.A.S INESAS	30.0%
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 Oficina de Control Interno 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 programa de Evaluación y Control Institucional. 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 29/03/2016 dirigido al gerente y supervisor encargado 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 la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía memorando 20161020040623 del 29/03/2016, 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 22/04/2016 con participación del director del proyecto Wilson Urrea 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 07/04/2016 y se llevó a cabo la entrevista el día 08/04/2016 con el supervisor Wilde Coronado y el apoyo técnico Andrés Parrado.

Visitas de campo: no fue necesaria la realización del recorrido al sitio del proyecto debido a la etapa y fase en que se encuentra.

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, acta de reunión con supervisión, apuntes de seguimiento a obligaciones de las partes 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 210².
- ✓ 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.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508.
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- ✓ Contrato de concesión del proyecto en cuestión (014 de 2015) apéndices, otrosíes y demás documentos pertinentes.
- ✓ Contrato de interventoría a auditar (478 de 2015), 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, dado el inicio reciente del mismo; por tal motivo, los antecedentes referidos a este tema no comprenden su profundización.

Se consultó ORFEO³, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 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	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica

² Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

³ Sistema de gestión documental interno – ANI.

CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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 08/04/2016 y carta con radicado 20161020093321 del 14/04/2016. Se relaciona a continuación el cronograma estipulado para la auditoría del proyecto:

Tabla 7 - Programa de la auditoría técnica

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	22/04/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	22/04/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica y financiera.	22/04/2016	9:00 a.m.
Aplicación de la MED; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	22/04/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	22/04/2016	5:30 p.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio ÉPSILON 4G 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 Octubre de 2015 a Abril de 2016.

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

- Evaluar la fase de pre construcción que atraviesa el proyecto, conociendo que se encuentra en el mes seis (6) y con un plazo total de doce (12) meses antes del inicio de la fase de construcción.
- Verificar la entrega de los productos asociados a los tiempos establecidos en el contrato de concesión dados en la fase pre constructiva.
- Definir las alertas tempranas que puedan ocasionarse en virtud de posibles entregas tardías de productos asociados al contrato de concesión o que vislumbren una falta de gestión por parte de la interventoría.

De esta manera, se requirió al personal de la interventoría responsable de realizar seguimiento a cada componente (técnico, financiero, jurídico, etc.) a fin de validar la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos de soporte generados en oficina; el auditor solicitó registros fotográficos o filmicos que denotasen las actividades adelantadas en la vía, en vista a 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 Autopista al Mar 1, se enmarca dentro del programa 4G - segunda ola de iniciativa pública, y está conformado por cuatro (4) Unidades Funcionales, de las cuales la UF 2 y la UF 4 fueron entregadas al concesionario con Acta firmada el 15/10/2015. Mientras que la UF 1 y la UF 3 se encuentran afectadas bajo el convenio interadministrativo 0583 de 1996, suscrito entre el INVIAS, el Departamento de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Municipio de Medellín, el cual comprendía la construcción de la variante Medellín – Santa Fe de Antioquia.

En virtud de lo anterior, la concesión aún no recibe la estación de peaje de Aburrá que incluye las casetas de San Cristóbal y Palmitas, cuyo recaudo y operación se desafectarán a partir del 30/06/2016 y serán entregadas de manera inmediata al concesionario. El proyecto cuenta con una longitud total origen – destino aproximada según alcance inicial de 176 km, y su recorrido discurre íntegramente en el departamento de Antioquia.

La sectorización por Unidades Funcionales se estableció en los diseños realizados con anterioridad por parte de Interconexión Eléctrica S.A. (ISA). Se muestran estos sectores en la siguiente tabla:

Tabla 8 - Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas

UF	Sub sectores	Abscisas	Longitud (Km)	Intervención prevista
1	1: Salida Túnel de Occidente – San Jerónimo	PK 05+352 a PK 19+200	19	Mejoramiento de calzada actual (ruta 6204 ⁴) y construcción de segunda calzada, incluye 23 puentes y 9 túneles.
2	2.1: San Jerónimo - Santa Fe de Antioquia	PK 19+200 a K 01+300	14	Mejoramiento de calzada actual (ruta 6204) y construcción de segunda calzada, incluye 7 puentes, 11 túneles, 1 intercambiador a desnivel en San Jerónimo y 1 intercambiador a nivel en Santa Fe de Antioquia.

⁴ Código de la vía a desafectar y recibir por el concesionario; la nomenclatura iniciaba en Santa fe de Antioquia y hasta el Puente de Aurrá acumulaba una longitud aproximada de 16 km (competencia INVIAS); y desde el Puente de Aurrá hasta el Túnel de Occidente una longitud aproximada de 33.6 km (competencia Gobernación de Antioquia). Para un total de 49.6 km. Los primeros 16km ya fueron desafectados con acta de entrega del 15/10/2015. El 30/06/2016 es la fecha máxima para la desafectación del tramo restante según otrosí modificadorio N° 31 del 2013 (convenio 0583 del 96).

	2.2: Santa Fe de Antioquia - Cañasgordas	PR 06+735 (ruta 6204) a PR 59+600 (ruta 6203)	62	Operación y mantenimiento de vía existente (ruta 6203 ⁵). El concesionario estableció en su oferta la rehabilitación de un tramo adicional entre Cañasgordas, Manglar y Cativo (PRs 66 - 81 - 91 ruta 6203).
3	3.1: Duplicación Túnel de Occidente	PK 00+000 a PK 05+352	4.6	Construcción de segundo <i>tubo</i> del túnel y accesos.
	3.2: Conexión vial Aburrá - Cauca y Túnel de Occidente existente	PR 49+600 (ruta 6204) a PK 05+352	10	Operación y mantenimiento de túnel existente y vía actual (ruta 6204).
4	4.1: Bolombolo	pk 01+085 a pk 05+075	4	Construcción de calzada sencilla en Bolombolo, incluye 9 puentes, 1 túnel y 1 intercambiador a desnivel en Sinifaná.
	4.2: Bolombolo - Santa Fe de Antioquia	pk 05+075 a PR 73+000 (ruta 25B02 ⁶)	66	Rehabilitación de calzada existente. Incluye 1 intersección a nivel con la ruta 6204.

Nota: siguiendo las mismas siglas de las abscisas que aparecen en la Ficha Técnica; la denominación PK, se usa para referirse a los Puntos Kilométricos del eje vial Túnel de Occidente - Santa Fe de Antioquia; existe también un K correspondiente a la abscisa propuesta por la firma Interconexión Eléctrica S.A. - ISA, quienes efectuaron los estudios y diseños previos de referencia fase II; además, se especifican unos PRs (Puntos de Referencias) referentes a los tramos de vía existente; finalmente, en la presente tabla se usó pk para el eje vial Santa Fe de Antioquia - Bolombolo, con el fin de diferenciar este eje del corredor comprendido entre las UFs 1 y 2. Se espera que el abscisado se unifique en los diseños definitivos fase III.

Fuente: ficha técnica del proyecto actualizada a febrero de 2016 enviada por el supervisor.

El alcance físico del contrato comprende inicialmente los siguientes ítems:

- 42 km de construcción; 33 de los cuales pertenecen a la duplicación de la calzada entre la salida del Túnel de Occidente y Santa Fe de Antioquia (UFs 1 y 2.1); otros 5 del segundo Túnel de Occidente (UF 3.1); y 4 de la nueva calzada en Bolombolo, corregimiento del municipio de Venecia, Antioquia (UF 4.1).
- 91 km de rehabilitación; 66 de los cuales corresponden a la carretera actual entre Bolombolo y Santa Fe de Antioquia (UF 4.2); y 25 adicionales que ofertó el concesionario para aumento de puntaje entre Santa Fe de Antioquia y Cañasgordas (UF 2.2).
- 33 km de mejoramiento a lo largo de la vía existente entre la salida del Túnel de Occidente y Santa Fe de Antioquia (UFs 1 y 2.1).

⁵ Código de la vía que fue desafectada y recibida por el concesionario; la nomenclatura iniciaba en Santa fe de Antioquia y hasta Cañasgordas acumulaba una longitud aproximada de 56 km (competencia INVIAS).

⁶ Código de la vía que fue desafectada y recibida por el concesionario; la nomenclatura iniciaba en Bolombolo y hasta Santa Fe de Antioquia acumulaba una longitud aproximada de 73 km (competencia INVIAS).

- 176 km de mantenimiento y operación, en donde se incluye además de la infraestructura ya mencionada, el Túnel de Occidente existente y la vía actual de la conexión vial Aburrá – Cauca⁷ (UF 3.2).

Las características geométricas de la infraestructura del proyecto son; en general⁸, dobles calzadas cada una con 2 carriles unidireccionales de ancho mínimo 3.65 metros y velocidad de diseño mínima de 80 km/h; entre otras especificaciones, las cuales presentan excepciones⁹ de velocidad, radio mínimo y pendiente máxima, lo cual no exime a que el concesionario deba conservar los estándares, manuales y/o normas técnicas de acuerdo con la Ley aplicable vigente y las especificaciones generales consignadas en el apéndice técnico 3 del contrato de concesión para la proyección de carreteras, puentes, viaductos, túneles y demás estructuras.

En concordancia con lo establecido en el apéndice técnico 1, capítulo 3, dentro de los alcances de la construcción no se prevén peajes adicionales, aunque sí se estipula como mínimo la construcción de 2 estaciones de pesaje fijas, 2 áreas de servicio, entre otras instalaciones. El CCO está ubicado en el PR71+600 de la Ruta 25B02 (UF4), la Base de Operación de Manglar se encuentra ubicada en el PR80+500 de la Ruta 6203 (UF2), la Base de Operación de Anzá se encuentra ubicada en el PR45+000 de la Ruta 25B02 (UF4), la Oficina Fija de Atención al Usuario se encuentra ubicada en la Cabecera Municipal de Santa Fe de Antioquia, Calle 9 N° 8 - 34, al lado de las oficinas de Bienestar Familiar y se tienen 2 Unidades Móviles de Atención que recorren la totalidad del proyecto.

La UF 3.1 se encuentra dividida en unidades funcionales de tramos de túnel, identificadas como A, B, C, D y E de acuerdo con el tipo de actividades básicas de referencia; tales como, ejecución de portales, disposición de revestimiento, pavimentación, entre otras establecidas en el apéndice técnico 1, numeral 2.5. Una vez finalizada la totalidad de estas secciones de túnel dicha infraestructura se considerará como una sola Unidad Funcional.

Es importante resaltar la intersección proyectada en el inicio de la UF 4.1, que es el punto de empalme con la UF 1 de la Conexión Pacífico 1, concesión que a su vez construirá una solución complementaria para dar acceso a la población de Bolombolo.

De acuerdo a lo estipulado en el apéndice técnico 1, numeral 5.3 del contrato de concesión, se contempla una rehabilitación adicional entre los PRs 66 y 91 (ruta 6203) de la carretera existente entre Santa Fe de Antioquia, Cativo, Manglar y Cañasgordas (UF 2.1) a fin de ofrecer un mejor nivel de servicio, como complemento a unas obras ya ejecutadas por el INVIAS. Estas intervenciones dieron mayor puntaje a la oferta técnica del concesionario en etapa de adjudicación y tienen un plazo de 18 meses a partir de la suscripción del acta de inicio.

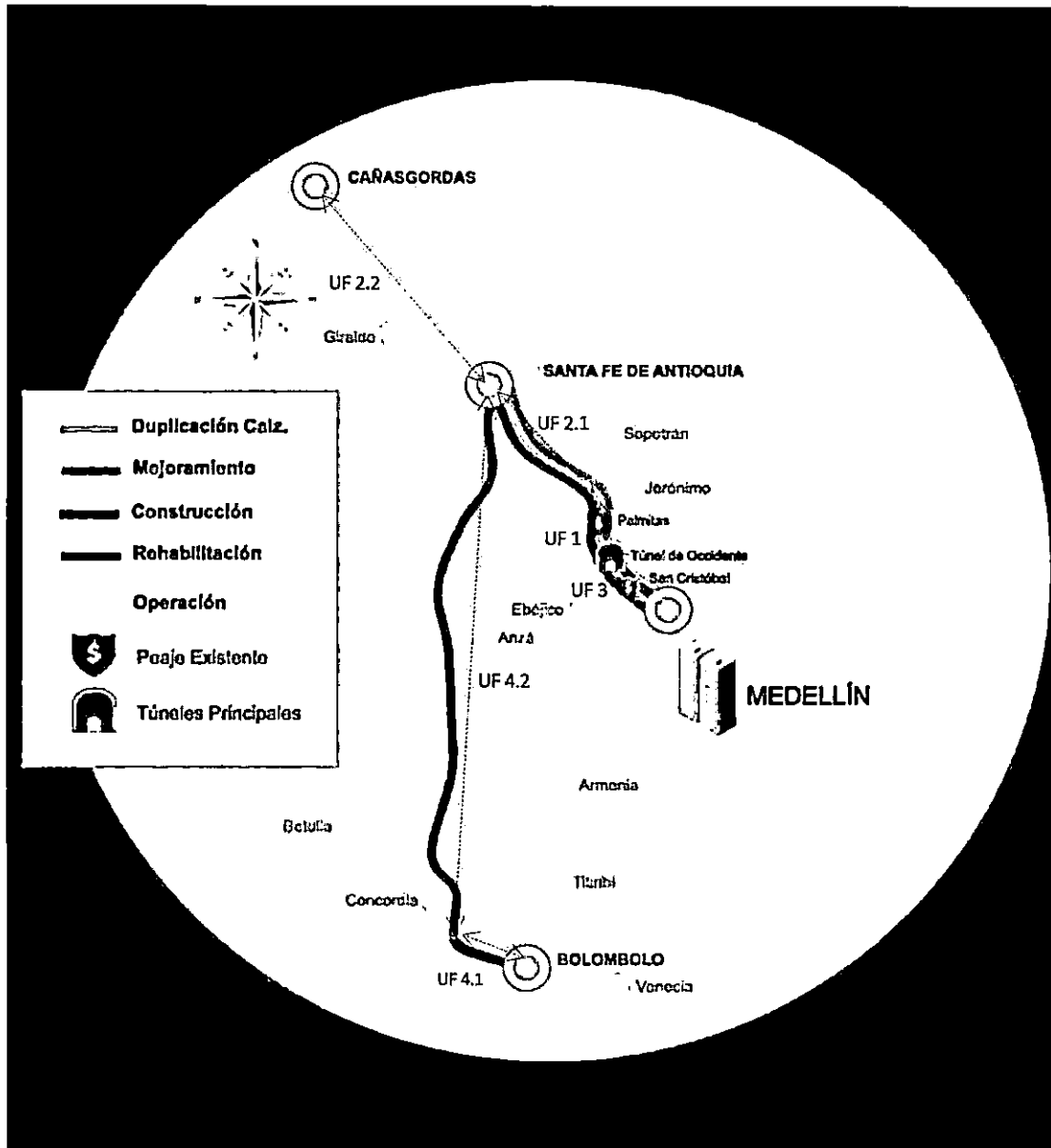
⁷ Proyecto que unirá a la cabecera urbana de la ciudad de Medellín con el Occidente Antioqueño, a través de la conexión de la Carrera 80 con el Túnel de Occidente.

⁸ La UF 4 Se compone de una calzada con dos carriles bidireccionales. Algunos de sus parámetros geométricos son variables y se definirán con los diseños fase III.

⁹ En etapas previas de estructuración del proyecto se plantearon excepciones mínimas a parámetros de diseño que quedaron plasmadas en el apéndice técnico 1 capítulo 2, y que eventualmente podrán o no ser implementadas en los diseños fase III del concesionario.

La siguiente ilustración corresponde a una descripción gráfica del proyecto, en donde se señalan las intervenciones previstas, las Unidades Funcionales y los sitios más representativos que atraviesa.

Ilustración 1 – Mapa del proyecto



Fuente: página web de la interventoría www.interventoriaviaalmar1.com

6.3 Temas abordados de manera específica

6.3.1 Licencia ambiental del segundo Túnel de Occidente

Durante el comité de regularización del 07/04/2016 se evidenciaron diversas preocupaciones en cuanto a la obtención de la Licencia Ambiental del segundo Túnel de Occidente, alarmas que viene manifestando la interventoría desde el Comité Técnico del 25/01/2016 y también en el informe de interventoría de febrero en donde afirman que la propuesta de licenciamiento ambiental entregada por el concesionario el 12/02/2016 presentó inconsistencias que pueden representar un riesgo al cumplimiento de los tiempos establecidos en el contrato.

La UF3, túnel de Occidente, presenta un periodo de Construcción igual a la duración de la Fase de Construcción del presente contrato (5 años iniciando el 16/10/2016), situación que convierte a este tramo en la ruta crítica del proyecto por cuanto los trámites ambientales para esta UF se deberán cumplir dentro de los 360 días desde la firma del acta de inicio. La reseña de las actuaciones de las partes y el contexto de la situación se resume¹⁰ a continuación:

- El convenio 0583 de 1986 para la financiación del proyecto variante Medellín – Santa Fe de Antioquia fue suscrito entre el INVIAS, el Departamento de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Municipio de Medellín.
- La licencia ambiental existente, que en aquel entonces otorgó el Ministerio Ambiente para la construcción del proyecto mencionado en el punto anterior, está contenida en la resolución 0762 de 1997 y sus modificatorias. En la actualidad se está efectuando su cierre en vista a la terminación cercana del convenio en 0583 de 1986.
- Es como tal el concesionario quien se encarga y debe definir la estrategia de obtención de licencias, es decir, el concesionario estipula si va a tramitar un nuevo permiso para la UF o, en vez de eso, tramitar la cesión de la licencia existente. El concesionario entregó la estrategia de licenciamiento ambiental para revisión, en donde afirma que su primera alternativa es la cesión de la licencia existente, sin pasivos. A su vez, pide a la ANI que defina quiénes serán los encargados de asumir los pasivos ambientales existentes y plantea que la ANI sea quien asuma las obligaciones que se encuentran pendientes.
- En el artículo 2.2.2.3.8.4. del decreto 1076¹¹ de 2015 se establecen los parámetros de la cesión total o parcial de la licencia ambiental. Allí se establece que “el beneficiario de la licencia ambiental en cualquier momento podrá cederla total o parcialmente, lo que implica la cesión de los derechos y obligaciones que de ella se derivan”. En este caso, el cedente es el titular de la licencia (INVIAS) y el cesionario es el concesionario (DEVIMAR), y la decisión final sobre la cesión de la licencia que sea solicitada por el INVIAS y el concesionario compete exclusivamente a la autoridad ambiental.
- De acuerdo a lo anterior, la cesión de los derechos que otorga una licencia ambiental solamente la hace el titular del mismo. El titular de la licencia es el

¹⁰ Extraído del comunicado 2016-603-007047-1 enviado al Concesionario por parte de la ANI el día 17/03/2016.

¹¹ Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

- INVIAS; por tanto, argumenta la ANI en oficio enviado al concesionario (2016-603-007047-1), que la Entidad no puede intervenir como cesionario para posteriormente actuar como cedente y traspasársela al concesionario.
- El INVIAS corroboró en unas mesas de trabajo a inicios del presente año lo estipulado por la ANI en la etapa precontractual dentro de la matriz de respuestas a observaciones de los pliegos de condiciones; en donde se estipuló que una vez inicie el contrato de concesión y de ser necesaria la cesión definitiva o parcial de la licencia, se suscribirá un documento entre el cedente y el cesionario en el cual se establecerán los requerimientos pendientes (en el marco de la licencia ambiental) que quedarán a cargo de ambas partes (excluyendo lógicamente las obligaciones por cumplir de la licencia actual).
 - El otrosí 34 al convenio 0583 de 1986 afirma que por ahora los compromisos en el marco del mismo, siguen en cabeza de los socios y no se trasladarán a la ANI o a su concesionario, y establece que se adelantarán gestiones necesarias para la liquidación del convenio.
 - El 24/02/2016 se reunieron el INVIAS, la ANI y la interventoría para dar a conocer la posible solicitud de cesión total o parcial de la licencia ambiental del proyecto “Conexión vial Valle de Aburrá – Río Cauca” a DEVIMAR para la UF 3. El 09/03/2016 todos los actores conocieron la propuesta del concesionario encaminada a dicha cesión.
 - La interventoría ha sido proactiva en solicitar al concesionario que el cronograma de licenciamiento se ajuste a los plazos contractuales y se detallen y disgreguen las actividades de la estrategia para poder verificar que se mantenga el plan de iniciación de obras. Así mismo, la interventoría ha propuesto mesas de trabajo para disminuir tiempos de revisión y ha generado las respectivas alertas por los tiempos que acarrearán los trámites de este tipo ante las autoridades competentes.
 - La interventoría concluye en su informe de febrero que el concesionario ha efectuado los trámites, adelantado las gestiones y entregado la información y productos contractuales pertinentes al caso; de hecho, el concesionario ha levantado una lista con la detección e identificación de los pasivos existentes y adelantado un borrador de acuerdo que especifica las responsabilidades a asumir por las partes. Paralelamente, la concesión está adelantando otras estrategias, referente a la consecución de una licencia nueva en la misma UF3.

El concesionario plantea que existe una indefinición del cronograma de licenciamiento ambiental por la multiplicidad de actores que asumirán los pasivos ambientales existentes de la licencia actual. Aquí se evidencia un cuello de botella porque depende del INVIAS el efectuar una gestión pronta y eficaz del tema; primero internamente, pero también con los demás responsables (gobernación, alcaldía, entre otras) para distribuir las obligaciones respectivas. Un retraso en la obtención de la cesión o, en su defecto, demoras en el trámite de una licencia nueva del segundo Túnel de Occidente, derivaría en un cambio del plan de obras por cuanto este tramo representa la ruta

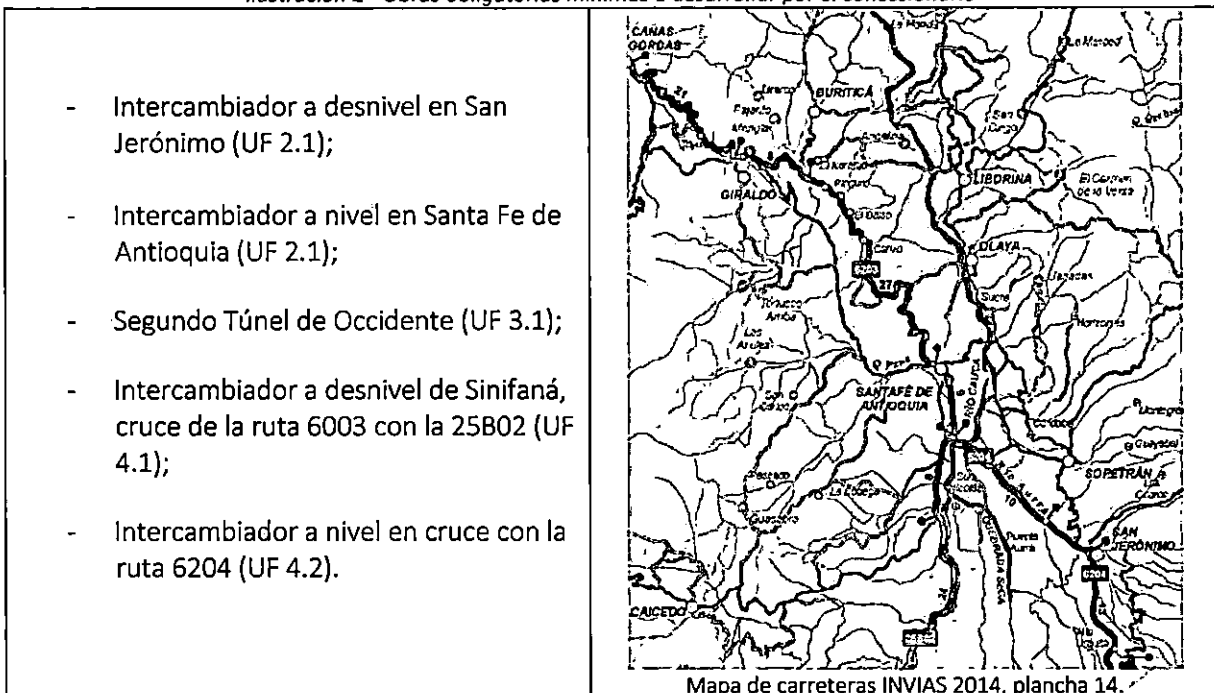
crítica del proyecto al tener un plazo de ejecución igual al tiempo que dura la fase constructiva del proyecto.

6.3.2 Alertas tempranas por posibles cambios drásticos de las obras inicialmente propuestas

Originalmente, en los diseños fase 2 de la estructuración se propusieron 22 túneles; sin embargo, de acuerdo a lo establecido en el apéndice técnico 1, el único obligatorio es el segundo Túnel de Occidente, y el resto son diseños de *referencia*. Se especula que los otros túneles van a quedar eliminados de los diseños definitivos y serán reemplazados por viaductos u otro tipo de infraestructura. Esto genera una alerta muy preocupante para cualquier ente de control y para la misma comunidad, teniendo en cuenta que es de amplio y público conocimiento los entregables físicos prometidos en comparación a lo que posiblemente se llegase a construir, situación que no cambia el modelo financiero del concesionario, pero que ameritaría promover algún tipo de redistribución de los recursos al proyecto. Es evidente que tanto la interventoría como el concesionario deben justificar con rigurosidad cada una de las modificaciones que queden en los diseños definitivos que están a punto de conocerse.

Las obras obligatorias que, como mínimo debe desarrollar el concesionario, se encuentran descritas en la ilustración que se detalla más adelante. De los avances que ha logrado percibir la interventoría con relación a los diseños definitivos, se ha detectado que las intersecciones obligatorias también podrían llegar a sufrir modificaciones substanciales en cuanto a su diseño conceptual.

Ilustración 2 - Obras obligatorias mínimas a desarrollar por el concesionario



Fuente: apéndice técnico 1 del contrato de concesión, capítulo 2.

6.3.3 Proyecto hidroeléctrico Cañafisto

La interventoría, en su informe mensual de febrero, advierte la necesidad de establecer mesas de trabajo con ISAGEN y con la Concesión Vial Pacífico 1 para tratar el tema del proyecto hidroeléctrico Cañafisto¹² y el empalme con dicha concesión.

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, mediante Resolución 1291 del 13 de octubre de 2015, recientemente negó la licencia de este proyecto sobre el río Cauca, aguas arriba del Puente de Occidente; sin embargo, ISAGEN presentó un recurso para que la autoridad revise y exprese un concepto definitivo.

En virtud de lo anterior, existe un riesgo de aplazamiento del inicio de la fase constructiva del proyecto Autopista al Mar 1 en vista de que la cota de inundación de la represa es de aproximadamente 560 msnm, lo cual provocaría un reajuste en los estudios y diseños definitivos de la UF 4 (Bolombolo – Santa Fe de Antioquia). En el comité de regularización del 28/01/2016 se dejó plasmada esta preocupación pero a la fecha de la auditoría no se recopilaban nuevas evidencias al respecto. Es importante aclarar que son riesgos que no le competen al concesionario; sin embargo, ante esta posibilidad, valdría la pena que la interventoría y la supervisión, en conjunto con el concesionario, bosquejen una alternativa de modificación de este eje vial.

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 primera vez que se evalúa la interventoría y la supervisión del proyecto Autopista al Mar 1, se genera la primera calificación por parte de la auditoría, con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED. Vale la pena resaltar que la etapa en la que se encuentra el proyecto no permite evaluar la totalidad de criterios, sin embargo esto no es impedimento para que se genere una calificación de los componentes evaluados.

Los resultados que permite tener esta calificación, revela el estado que viene teniendo la interventoría y la supervisión en los primeros meses del proyecto; lo cual da cuenta del estado actual y en el cual se presentan las conclusiones que da el auditor referidas a cada uno de los componentes de la evaluación realizada. Aplicando los lineamientos y metodologías del proyecto

¹² <https://www.isagen.com.co/informe-de-gestion/2014/proyectos-estudio.html>

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, permitiendo medir de cierta manera la forma como se viene realizando la vigilancia y control de estos contratos.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio ÉPSILON 4G para la actual auditoría, la cual evaluó siete (7) componentes y determinó una calificación de **74.01** sobre 100, resultado global, realizada el mes de abril de 2016. No se evaluó componente Gestión aforo y recaudo, debido a que la etapa en la que está el proyecto no permite su evaluación y además la concesión no está operando la vía actualmente; se realizan algunos comentarios al respecto pero sin calificación.

Se presenta la primera evaluación efectuada en abril de 2016:

Tabla 9 - Resultados de calificación MED de abril de 2016

		Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				72.17	
02	Gestión Técnica				78.00	
03	Gestión Financiera				71.55	
04	Gestión Jurídica				74.50	
05	Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA
06	Gestión Ambiental				74.17	
07	Gestión Social				77.17	
08	Gestión Predial				70.50	
Promedio General =		74.01				

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).

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y

acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico vtrespalacios@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la interventoría

En la auditoría realizada el 22 de abril 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 014 de 2015.

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. No se evaluó este componente porque el peaje se encuentra afectado bajo el convenio ya mencionado (0583 de 1996) hasta el 30/06/2016.
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 califican el componente porque solo aplican pocos ítems en esta etapa.

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 abril de 2016, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 72,17

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resaltan la apropiada estructura organizacional que se tiene, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control. En su oficina de Bogotá se centraliza toda la gestión documental, financiera y jurídica, mientras que la gestión técnica y operativa principalmente se ejecuta en la base de operación ubicada en Santa Fe

de Antioquia y en la oficina satélite en Medellín. Manejan un personal extra para la gestión del recurso humano y un profesional adicional como apoyo técnico.

La experiencia de las firmas que componen el consorcio ÉPSILON 4G en cuanto a la participación en otros contratos de interventoría con la ANI, ha permitido que la interventoría en cuestión para este proyecto acoja sistemas de calidad adecuados a las necesidades de este tipo de contratos. Gracias a esto, se han adelantado en el alistamiento de los formatos requeridos para el control y seguimiento a las obligaciones del concesionario para las etapas venideras. Dentro de sus informes, la interventoría maneja índices que permiten medir la eficacia y la eficiencia de los trabajos propios de vigilancia y control.

El acompañamiento a la realización de conceptos, sugerencias y planteamientos hacia la concesión y la ANI ha sido efectiva, en vista de esto se han adelantado importantes documentos base para emisión de alertas que en diferentes temas han surgido, como por ejemplo, la elaboración de otrosíes, solicitudes de periodos de cura y promoción de mesas de trabajo para conocer adelantos y avances en vista a que el concesionario se muestra reacio a efectuar entregas parciales.

Se destacan varias matrices propias de la interventoría para el control de entregables donde se tiene un listado de requerimientos contractuales asociados a la entrega de productos para diferentes componentes, con estas se puede medir en tiempos y oportunidad el cumplimiento referido a cada ítem; de la misma manera, es acertado tener en las matrices las observaciones pertinentes a los avances y compromisos planteados en comités y mesas de trabajo. Se resalta que en cada informe mensual la interventoría contrasta sus obligaciones contractuales con lo establecido en el anexo 4 (Plan de Cargas de Trabajo).

Las páginas web, tanto de la interventoría como del concesionario, tienen información adecuada y oportuna para el conocimiento del público en general; se resalta que el contenido multimedia y la información sobre cada unidad funcional para conocimiento general, así como la información contractual sobre el proyecto son acordes. Se aconseja actualizar la sección de noticias en ambas páginas con información reciente que permita vislumbrar avances del proyecto. La interventoría maneja una lista de chequeo para revisar el cumplimiento de los ítems de la página del concesionario.

Se evidencia una adecuada gestión documental: la trazabilidad de las comunicaciones está bien registrada y almacenada; además de esto, la precisión sobre cada tema y su respectivo radicado en los informes mensuales generan mayor agilidad en los casos que se requiera ampliar el tema.

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

- Es valioso implementar al interior de la organización, además de los indicadores de seguimiento a las obligaciones propias y del concesionario, aquellos asociados con el sistema de calidad propio de la organización, que como empresa de interventoría manejan internamente, así como el respectivo seguimiento a los mismos. Por ejemplo, indicadores de percepción de calidad de servicio de sus clientes, de productividad de las áreas que componen

la empresa, de la efectividad de los procesos misionales o de apoyo que se contemplen, entre otros.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 78,00

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de pre construcción de la concesión.

Es importante señalar que de los 38 ítems a evaluar en el componente de la MED, se evaluaron 20 de estos criterios pertinentes a la fase en la que se encuentra el proyecto.

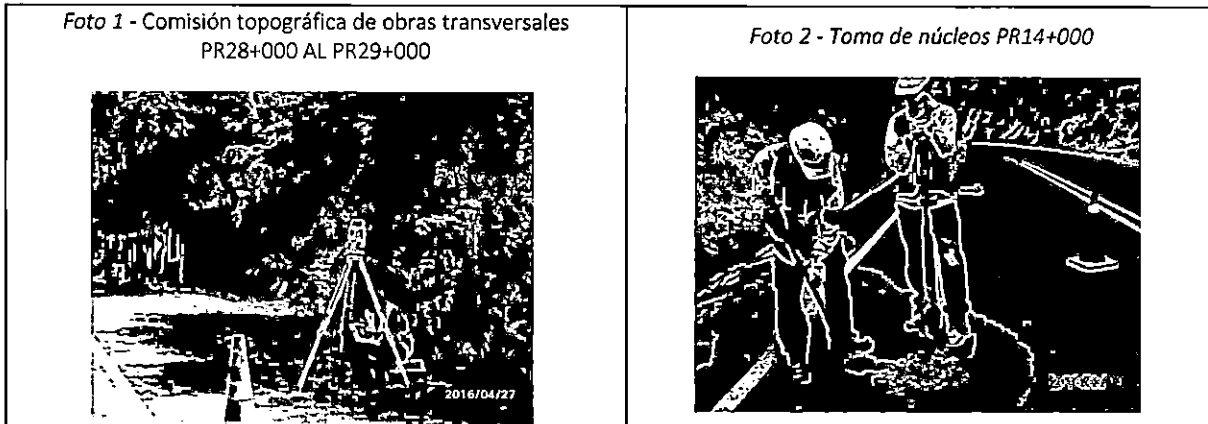
A pesar de que el concesionario no ha permitido una visualización concreta de los avances para la entrega de los diseños definitivos, la interventoría y supervisión han generado diferentes comunicados y propuesto mesas de trabajo para abordar las diversas temáticas, en especial el tema ambiental. Por otro lado, se ha ganado terreno logrando ingeniosamente que la concesión acepte actuaciones como las siguientes:

- Bacheo de secciones amplias de vía y no solo por puntos.
- Actividades de mejoramiento de los tramos que se encuentran en afirmado como parte de las obras adicionales entre Santa fe de Antioquia y Cañasgordas.
- Reposición y adecuación de barandas y barreras de contención vehicular.
- Adquisición de las señales de tránsito en concordancia con la reglamentación más reciente de señalización (resolución 1865 de 2015).
- Tres ambulancias a disposición del proyecto y una Base de Operación adicional.
- Vehículos de atención móviles ajustados a las exigencias contractuales.

Durante la auditoría, se evidenciaron otras actuaciones valiosas que adelanta la interventoría como: video clips con pruebas del estado de la vía, formatos ya listos para el control de la calidad de las intervenciones en etapa constructiva, plan de auditorías de seguridad vial con programaciones adicionales, seguimiento a indicadores propios de la gestión de la interventoría con base en sus obligaciones, registro fotográfico del antes y después en las obras de mantenimiento efectuadas y verificación de la pertinencia de la señalización en las actividades de mantenimiento rutinario.

Se percibe una actuación diligente y proactiva de la interventoría. Las matrices de chequeo para el seguimiento de las obligaciones y cumplimiento de plazos permiten visualizar los riesgos y llevar una trazabilidad clara de las actuaciones de las partes. Las actas de los comités que efectúa la interventoría facilitan la comprensión de las problemáticas y plantea sugerencias y compromisos a los diferentes actores. Se evidencia un apoyo técnico oportuno y eficaz a la ANI en cuanto al seguimiento de las obligaciones por parte del concesionario.

A continuación se muestran algunas evidencias que ha recopilado la interventoría en cuando al seguimiento de los trabajos de base, que el concesionario debe efectuar para la entrega de los estudios y diseños definitivos.



Fuente: fotos enviadas por la interventoría.

A la fecha, el concesionario ha efectuado actividades de mantenimiento rutinario en las UFs 2 y 4, que han implicado labores como: rocería, limpieza de cunetas y obras transversales, remoción de derrumbes, etc. La medición de indicadores por parte de la interventoría ha vislumbrado una mejora en la calificación de estos parámetros.

7.1.3 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 71,55

En la fase de pre construcción es importante y relevante que el concesionario cumpla financieramente con los aportes referidos a *equity*, apertura de cuentas, fondeo de subcuentas, entre otros. La interventoría evidencia que se han cumplido los giros dentro de los tiempos y montos, lo cual se viene reportando en el informe mensual y corroborando en los informes de fiducia más la asistencia a los comités fiduciarios.

Es pertinente hacer un seguimiento especial al hecho de que transcurridos los primeros 6 meses del contrato, las intervenciones de mantenimiento de las UFs 2 y 4 se han efectuado solo con aportes del concesionario y no ha generado endeudamiento (según lo afirmado por el Director de Interventoría durante la jornada de auditoría). Además, si se prevén retrasos en la consecución de la licencia ambiental de la UF 3, la cual es la ruta crítica, se avizoran por tanto incumplimientos en el inicio del plan de obras, situación que no exonera al concesionario en seguir cumpliendo con los indicadores de disponibilidad y niveles de servicios establecidos.

Se debe adelantar un análisis con respecto a la incidencia de una eventual disminución de la longitud del segundo Túnel de Occidente, en caso de que así se revele en los diseños finales que están próximos a ser entregados. Tal y como se dispone en el Apéndice Técnico 1, tabla 18, las variaciones que puede tener esta infraestructura en hasta un 10% en longitud, en exceso o en

defecto, y deben ser justificadas adecuadamente, pero sobre todo evaluar las repercusiones financieras del caso.

7.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 70,50

En relación al componente predial, es importante resaltar que se aplicaron 3 criterios de la MED que se ajustaban a la fase en que se encuentra el proyecto.

No obstante, a pesar de que no se ha entregado el Plan de Adquisición de Predios ya que debe presentarse a los 210 días, sí se han llevado a cabo labores tendientes a verificar el proceso de identificación y levantamiento de información asociada al corredor a intervenir; sin embargo, la gestión predial realizada por el concesionario denota ciertos retrasos respecto a lo establecido en las metas de los informes mensuales de gestión para este componente; la interventoría reporta varias actividades faltantes al respecto.

La interventoría relaciona adecuadamente en su informe los seguimientos a la gestión que adelanta el concesionario; por ejemplo, en el informe de avance predial se dice que se requieren 445 predios y la interventoría hace una relación de las respuestas que se esperan de entidades como Catastro Departamental y Municipal, Oficinas de Planeación municipales, Restitución de Tierras, entre otras, a fin de que la disponibilidad se obtenga dentro de los plazos establecidos.

Durante varios comités, la interventoría ha logrado que el concesionario entregue los insumos de la gestión predial adelantada, lo cual ha permitido que se comiencen con los respectivos análisis que permitan agilizar tiempos de revisión. Incluso, se ha verificado en campo la presencia de la comisión topográfica en la elaboración de la tira y sabana predial. En el informe de gestión predial de marzo, el concesionario afirma que ya hay una tira que refleja un avance del 100%, sin embargo la interventoría pide los soportes que sustenten dicha afirmación¹³.

Con relación a las invasiones que se verifican en el derecho de vía, la interventoría afirma que el concesionario viene efectuando recorridos con funcionarios de las diferentes administraciones municipales (San Jerónimo, Buritica, Anzá) identificando los predios ubicados sobre las franjas laterales. Se han remitido oficios a las alcaldías en donde se les solicita actuar sobre los predios reconocidos y derechos de petición cuando se ha requerido.

¹³ Información recopilada durante el comité de regularización del 07/04/2016

*Foto 3 – Evidencia de Invasión del derecho de vía en
Cañasgordas**Foto 4 – Evidencia de Invasión del derecho de vía en Buritica –
San Jerónimo*

Fuente: fotos enviadas por la interventoría.

Es importante anotar que el convenio con la POLCA se encuentra aún sin firmar, por lo cual una actuación más efectiva de esta problemática se ve restringida.

En cuanto al tema de inventario de redes, se sugiere a la interventoría y supervisión apoyar y verificar el acercamiento que está haciendo el concesionario, para coordinar con los entes territoriales las alternativas a ofrecer a la población que se beneficia de las tuberías de suministro de agua para consumo humano, las cuales se encuentran inmersas en los conductos transversales de las alcantarillas de la vía.

7.1.5 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 74,50

En este componente la interventoría refleja un desempeño notable en su apoyo a la ANI para que los plazos y entregables se cumplan de acuerdo a lo establecido contractualmente, logrando que hasta la fecha no se registren incumplimientos de cronograma o productos, gracias en parte a los procedimientos de control que la interventoría ha implantado mediante matrices de seguimiento.

En adición a esto, la interventoría lleva a cabo los siguientes pasos a fin de llevar a buen término cada inconveniente que vaya surgiendo en el camino: primero se plantean los temas en los comités y mesas de trabajo, luego se elaboran oficios en caso de que el concesionario no actúe en respuesta a lo pactado, después se organizan reuniones con la ANI para consensuar conceptos y apreciaciones con relación a un tema que la interventoría esté aún en desacuerdo, y en caso de que sea pertinente se han solicitado los periodos de cura a la ANI una vez acordados los criterios. Finalmente se ha notificado al concesionario dos periodos de cura con relación a la adecuada adquisición de unidades móviles para el proyecto, y por unos artículos del convenio con la POLCA que no llegaron por incumplimiento del proveedor.

La interventoría preparó y revisó el otrosí para la modificación de la sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 referido a los elementos a entregar a la Policía de Carreteras, en respuesta a unos requerimientos específicos que la policía demandaba.

Finalmente, se evidencia cómo la interventoría implementa las matrices que estructuró para el seguimiento mensual de pólizas y giros de equity, lo que ofrece un valor agregado a su gestión.

7.1.6 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 74,17

En este componente se calificaron 15 criterios que correspondían con la fase actual del proyecto y con los plazos establecidos a la fecha de realización de la auditoría.

A pesar de que este componente sea el que representa un mayor riesgo en cuanto a posibles retrasos del inicio de la fase constructiva, la interventoría ha efectuado una gestión permanente y proactiva referente a los siguientes aspectos:

- Seguimiento constante a las obligaciones del PAGA.
- Verificación de certificados y permisos de laboratorios y canteras; y emisión de conceptos para la favorabilidad de ZODMES.
- Comités, mesas de trabajo y comunicados en respuesta al acompañamiento esperado para los trámites de licenciamiento ambiental. Observaciones y retroalimentación de la estrategia ambiental propuesta y del informe socio ambiental radicado por el concesionario.
- Verificación al manejo de escombros y desechos.
- Formatos de chequeos ya estructurados para el control de las obligaciones ambientales una vez sean aprobadas las licencias.
- Seguimiento con formatos adecuados de los requisitos de SST.
- Seguimiento a la gestión ambiental con indicadores pertinentes.
- Seguimiento a los programas de manejo que surgieron de la matriz de impacto ambiental y sugerencia de medidas de mitigación de impactos.

Como valores agregados se conoció que la interventoría gestionó con la concesión para el aprovechamiento de las llantas que estaban dispuestas en un ZODME para uso en estructuras de contención (muros ecológicos), en atención a necesidades expuestas por habitantes de la zona. Así mismo, se están adelantando los trámites pertinentes para la donación de los residuos de asfalto a la concesión.

Por último, es importante resaltar que existe la zona de reserva de Río Cauca, la cual se vería afectada por la UF4 y la UF2. Así mismo, es de especial atención considerar las estrategias de compensación por ecosistemas frágiles, en caso de presentarse un requerimiento de compensación especial por la autoridad ambiental.

7.1.7 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 77,17

En este componente se evidenciaron otros logros importantes de la interventoría gracias a su gestión proactiva e implementación de estrategias de manejo e interacción con el concesionario:

- La interventoría logró un convenio para que los trabajadores del concesionario pudiesen usar los baños de las tiendas cercanas al corredor en contraprestación de que el concesionario suministra insumos de limpieza a los propietarios.
- Se logró trasladar la Oficina Fija de Atención a la cabecera municipal de Santa Fe de Antioquia debido a la reducida facilidad de acceso por parte de la comunidad.
- Se efectúa un control de la procedencia de mano de obra con diversos indicadores que permiten evaluar esta actividad. La concesión alcanza un 84% en mano de obra proveniente de la zona.
- Las unidades móviles se cambiaron de remolques a vehículos adaptados y adecuados.
- Se evidenciaron acercamientos con los dueños de predios, como parte de los avances del concesionario en la elaboración del Plan de Compensación Socio Económica.
- Se verificó que el concesionario tendrá en cuenta la comunidad afrodescendiente en Sopetrán para temas de trazado y tiempos de gestión.

Además de los valores ganados mencionados precedentemente, la interventoría logró dar cierre definitivo al PGSC y efectuar un seguimiento adecuado de las obligaciones relativas al componente social del proyecto, así como el desarrollo de las charlas de socialización y seguimiento a preocupaciones de los usuarios.

Por último, se sugiere a la interventoría y supervisión verificar que el concesionario involucre los sitios de explotación de mineros artesanales otorgados a las comunidades étnicas.

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 subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual.

8.1.1 Para la Interventoría

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

1. Se solicita a la interventoría que recopile y analice los resultados que el concesionario esté adelantado en donde se verifiquen las especificaciones técnicas de las mezclas, emulsiones, insumos pétreos y demás materiales implementados en los trabajos de mantenimiento que se han venido llevando a cabo, a fin de corroborar las especificaciones técnicas de los materiales utilizados por parte de la concesión para las obras de bacheo, parcheo, sellado de fisuras, etc. Aun así, es importante resaltar que la interventoría registra en campo y en actas de comités, las observaciones a criterios técnicos que el concesionario ha tergiversado y el debido seguimiento a las actividades de mantenimiento, por ejemplo en lo relativo a las obras de parcheo.
2. Las fechas establecidas contractualmente para la instalación de las vallas informativas no se cumplieron en un término de 20 días calendario a partir de la suscripción del Acta de Inicio (15/10/2015). La evidencia allegada por la interventoría muestra que fueron colocadas desde el 24/11/2015. Durante la auditoría no se presentaron las justificaciones del caso, o la advertencia anticipada por parte de la interventoría ante tal eventualidad.
3. La interventoría no allegó una evidencia contundente de que estén implementando una verificación e identificación permanente y detallada de las invasiones de derecho de vía. Si bien en las actas de comités se advierte sobre esta problemática con el fin de alertar al concesionario para las acciones respectivas, es oportuno efectuar un seguimiento más sistemático (ítem 7 componente predial de la MED).

8.1.2 Para la Supervisión

1. Verificar y justificar la razón por la cual el concesionario pretende eliminar la mayoría de los túneles; estos cambios son drásticos respecto a la propuesta inicialmente aprobada por la entidad y deberían denotar un ajuste dentro del modelo financiero por menor cantidad de obra a realizar. Adicional a esto; en el segundo Túnel de Occidente, el concesionario podría eventualmente plantear una disminución en longitud de hasta el 10%, lo cual debería justificarse con rigurosidad o plantearse la posibilidad de reinversión de los recursos derivados de un posible recorte de la longitud del túnel.
2. Informar si el formato "Información Estadística de los Costos" ya ha sido homologado internamente por parte de la ANI, y en caso afirmativo notificar si el concesionario ya cumplió con su entrega.

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 sugiere a la interventoría incluir la Matriz de Riesgos que son propios de la interventoría en sus informes mensuales, de acuerdo a lo establecido en el ítem 18 de la MED; o en su defecto hacer alusión al control de los mismos en el informe, previo acuerdo con la Supervisión. Si bien esta matriz fue radicada bajo el consecutivo 2016-409-031452-2 para consideración de la Entidad, valdría la pena observar en el informe el respectivo autocontrol que se está llevando de los riesgos asociados a la labor interventora.
2. Se recomienda a la interventoría efectuar en sus diagnósticos estratégicos del componente financiero del concesionario, un análisis más profundo del desarrollo financiero del proyecto; en donde, más allá de anexar los comprobantes de los pagos y aportes de las diferentes obligaciones, se analice el devenir del proyecto en contexto con los demás componentes que puedan eventualmente alterar el buen desarrollo del mismo.
3. Se advierte que, la actualización de las pólizas por un eventual cambio de cronograma de las fases del proyecto, tiene que estar sujeta a una definición por parte del concesionario de las fechas que estipule en su Plan de Obras; por tal motivo, una indefinición de fechas o un planteamiento de fechas *estimadas* no es admisible.
4. Debido a que en pocos días se oficializarán los diseños definitivos por parte del concesionario, se debe procurar que las obras cumplan con los requisitos mínimos exigidos conforme las especificaciones, además de soportar con rigurosidad los posibles cambios que se den con respecto a las intervenciones previstas inicialmente.
5. Se deben tener en cuenta las recomendaciones 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.
6. Se sugiere allegar la última lista de chequeo actualizada referente a los seguimientos contractuales del concesionario en fase de pre construcción para evidenciar si se han presentado entregas por fuera de los tiempos contractuales por parte del concesionario.

8.2.2 Para la Supervisión:

1. Vigilar los costos asociados a una eventual disminución de longitudes de túneles, o eliminación de estos de los diseños definitivos, en virtud del modelo financiero y el presupuesto con el que se adjudicó el proyecto en su momento, ya que estas

disminuciones pueden ser consideradas como ajustes inducidos para menor ejecución de estas estructuras de alto costo.


2. Efectuar un seguimiento a los programas de intervención del concesionario para prevenir deterioros graves durante la época de invierno. En el informe de interventoría se destacan ciertos puntos en donde se requiere reparaciones, limpiezas y, sobre todo, una mejora del drenaje superficial y longitudinal.
3. Efectuar un seguimiento a las alcaldías para subsanar las invasiones al derecho de vía.
4. Acompañar de manera activa al concesionario en los trámites de licenciamiento ambiental que pueden generar un retraso en el inicio de la fase subsiguiente.
5. Proponer mejoras de estructuración a la ANI respecto a los términos establecidos en los contratos 4G que han vislumbrado interpretaciones diversas entre las partes, en lo referente con los “plazos estimativos” y “diseños de referencia”.
6. Verificar cómo se tendrán en cuenta las excepciones de velocidad, de radio mínimo y pendiente máxima que quedaron estipuladas en los diseños de referencia, y si los diseños definitivos presentan considerables variaciones en contraste con estas.
7. Se alerta acerca del eventual reproceso en estudios y diseños producto de la coyuntura que se presenta a causa de una eventual interferencia de la represa Cañafisto, en el área de influencia de la UF 4 del proyecto Autopista al Mar 1. Se sugiere implementar una estrategia que permita mitigar los riesgos de retrasos en el inicio de la etapa constructiva al momento de definirse el devenir del proyecto de ISAGEN.
8. Generar un acercamiento con la Policía de Carreteras a fin de lograr la firma definitiva del convenio.

8.3 Buenas Prácticas y Observaciones:


1. Se destaca el seguimiento y apoyo de la interventoría para hacer cumplir al concesionario con los pagos de los aportes en el mes de octubre 2015, en donde se debió realizar los ajustes pertinentes de la diferencia con el IPC del mes de septiembre de 2015.
2. El informe de interventoría, en su parte final, anota un resumen acerca del control de cumplimientos, requerimientos efectuados al concesionario, obligaciones atendidas, resumen de lo ejecutado por el interventor y cronograma de seguimiento para el siguiente mes. Lo anterior fue un insumo valioso para la realización de la presente auditoría.
3. La interventoría implementó unos indicadores de seguimiento a los compromisos financieros del concesionario, que junto con la matriz de control que estructuraron para tal fin ha permitido generar alertas tempranas que mitigaron riesgos de incumplimientos contractuales.

4. Se vienen elaborando de manera proactiva los formatos y procedimientos que se necesitarán en etapas posteriores del contrato. Así mismo, la interventoría ha estructurado y ejecutado listas de chequeo e indicadores oportunos para cada componente lo cual ha permitido hacer un seguimiento estricto de las obligaciones del concesionario, y una autoevaluación precisa de las responsabilidades de la misma firma interventora.
5. A lo largo del presente informe se expusieron diferentes logros que la interventoría ha conseguido para el proyecto, gracias a su gestión proactiva y a la utilización de mecanismos de persuasión en aras a conseguir mejoras para las Unidades Funcionales que se encuentran en Operación y Mantenimiento.
6. 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 abril de 2016 de **74.01** 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. 
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón - Contratista Oficina de Control Interno. 