

Para contestar cite:
 AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2016-102-012444-3
 Fecha: 07/10/2016 11:47:59->102
 FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
 Anexos: Informe (16 folios)



Bogotá D.C

PARA: ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
 Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
 Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, IP Cambao – Manizales (PEI 132).

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, IP Cambao – Manizales (PEI 132) realizada el día 20 de septiembre de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero IP Cambao – Manizales (PEI 132)	9*	16*	5*

*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

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

sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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

Con un muy cordial saludo,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Gloria Inés Cardona Botero – Gerente Carretero 4
Octavio Serrano Suarez – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

Anexo: Informe 16 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 
Nro Borrador: 20161020023818



Agencia Nacional de
Infraestructura

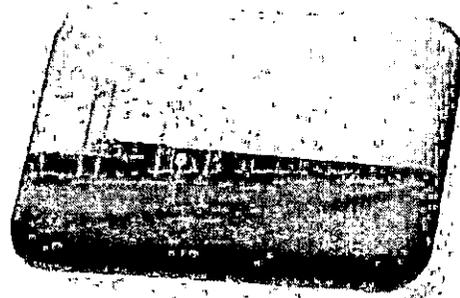
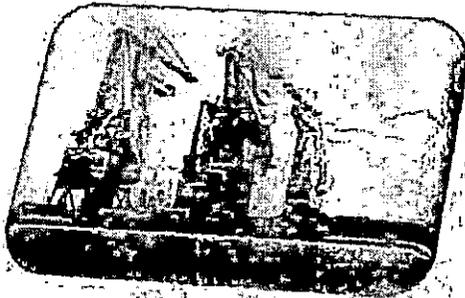


TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

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 Privada del programa 4G, Cambao - Manizales
(PEI 132)

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.....	7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	8
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 a auditar	11
6.3 Temas abordados de manera específica.....	13
6.3.1 Evaluar el avance de la etapa de preconstrucción y las particularidades del inicio de la etapa de construcción. (Dificultad en diseños definitivos, por definición del alcance)	13
6.3.2 Cambios en la estructura tarifaria prevista para el contrato	15
6.3.3 Ampliación de la fase de preconstrucción para inicio del proyecto.....	16
6.3.4 Documentos requeridos para el inicio de la etapa de construcción que aún no están listos ..	17
6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED	17
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	17
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría	19
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.	21
7.1.2 Desempeño del componente técnico.....	22
7.1.3 Desempeño del componente Ambiental.....	24
7.1.4 Desempeño del componente social	24
7.1.5 Desempeño del componente predial	25
7.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo	26
7.1.7 Desempeño del componente jurídico	26
7.1.8 Desempeño del componente financiero	27
8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	28

- 8.1 No conformidades 28
 - 8.1.1 Para la Interventoría 28
 - 8.1.2 Para la supervisión 29
- 8.2 Recomendaciones 29
 - 8.2.1 Para la Interventoría 29
 - 8.2.2 Para la Supervisión 30
- 8.3 Buenas Prácticas y Observaciones: 30

INDICE DE TABLAS

- Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados 5
- Tabla 2 – Plazos estimados 6
- Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Cambao-Manizales 6
- Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora 7
- Tabla 5 - Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora 7
- Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control 9
- Tabla 7. Temas programados de auditoría 10
- Tabla 8. Descripción de tramos 12
- Tabla 9. Ancho de la vía contractual vs propuesta de ajuste del concesionario 14
- Tabla 10. Calificación MED 18
- Tabla 11. Resultados de calificación MED de septiembre de 2016 19

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- Ilustración 1. Mapa del Proyecto 11

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto APP de Iniciativa Privada del programa 4G, corredor denominado Cambao - Manizales, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de la APP.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de las cuales se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el avance que tiene la etapa planeativa del proyecto dentro de la fase de preconstrucción del mismo, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances para cada uno de los entregables previstos.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto APP de Iniciativa Privada del programa 4G, corredor Cambao-Manizales y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Vial Colombia 2015.

2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en los últimos 6 meses, es decir, cubre un espectro de tiempo que yace desde marzo hasta septiembre de 2016, se abordaran de la siguiente manera estos aspectos:

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 dado el inicio de la fase de preconstrucción de los proyectos de iniciativa privada de concesiones del programa 4G, que en su mayoría ya iniciaron esta etapa e incluso algunos ya están en etapa de construcción, en una o varias unidades funcionales. Para este proyecto en particular, se tiene planteado iniciar las Unidades Funcionales 1 y 2, acorde a lo estimado en el otro si 3, se iniciará la fase construcción el 21 de octubre previo a la definición de temas por resolverse como lo son las tarifas de peajes del proyecto que deben ajustarse conforme lo prevé el contrato y según lo acordado tras el paro de transportadores dado en el presente año. Se cuenta con diseños definitivos de las UF previstas para iniciar, así como la no objeción al PAGA para las unidades funcionales que deberán iniciar en este momento.

En el marco de la etapa de preconstrucción en la cual se encuentra, se 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, siendo esta una iniciativa 100% privada, estima mecanismos diferentes para asunción de riesgos y metodología de reacción ante los mismos.

Se abarca entonces, el análisis de la etapa de preconstrucción, la cual inició el pasado 21 de agosto de 2016; es así como se verificará la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 419 de 2015; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero, componente administrativo, jurídico, técnico, ambiental, predial, social, financiero, aforo y recaudo.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED por primera ocasión a esta interventoría, lo cual permite ver un diagnóstico inicial del desempeño en la etapa de preconstrucción y la realizada actualmente ya en construcción. El resultado y análisis se presentará en el ítem 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 corresponden a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006

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

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	La rehabilitación y mejoramiento de la vía Cambao-Manizales, y la rehabilitación del corredor vial Ibagué-Mariquita-Honda de acuerdo al contrato de concesión	No. 008 de 2015	CONCESIONARIA ALTERNATIVAS VIALES S.A.S.
Interventor	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría Técnica, Económica, Financiera, Contable, Jurídica, Administrativa,	No. 419 de 2015	CONSORCIO VIAL COLOMBIA 2015

	Operativa, Medio Ambiental y Socio Predial del contrato de concesión bajo el esquema de asociación publico privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPV-004-2015 Correspondiente al corredor denominado CAMBAO - MANIZALES cuyo objeto es Realizar la operación, mantenimiento y rehabilitación del corredor Ibagué - Armero -Mariquita - Honda - y financiación, operación mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación del corredor existente entre Cambao - Armero - Líbano - Murillo -La Esperanza		
Supervisor	Profesional por prestación de servicios. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Cambao - Manizales.	No. VGC 480 de 2015	Ing. Octavio Serrano Suarez

Tabla 2 – Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	PLAZO (meses)
		Contractual
Iniciación etapa de pre construcción	21 de agosto de 2015	11
Iniciación etapa construcción	21 de octubre de 2016	
- Unidad Funcional 1	21 de julio de 2016**	10*
- Unidad Funcional 2	21 de julio de 2016**	8*
- Unidad Funcional 3	20 de marzo de 2017**	19*
- Unidad Funcional 4	21 de julio de 2017**	24*
- Unidad Funcional 5	18 de julio de 2018**	36*
Iniciación etapa operación	21 de julio de 2019	252***

*Fechas estimadas numeral 5.2 Programación de obras, contrato parte especial.

**Fechas definidas por el concesionario en el plan de obras aportado bajo comunicación 20164090408192 de mayo de 2016.

*** En función del VPIP

Nota: El inicio de la etapa de construcción para cada Unidad Funcional se define a partir del plan de obras que presentó el concesionario, actualmente el plan de obras no ha sido aprobado por la interventoría y se extendió el plazo de la etapa de pre construcción hasta el 21 de octubre de 2016.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Cambao-Manizales se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Cambao-Manizales

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
		GAICO INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A
	ICEIN INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S.	25,00%

	MOTA ENGIL ENGENHARIA E CONSTRUCAO S.A - SUCURSAL COLOMBIA	25,00%
	ALCA Ingeniería S.A.S	21,00%
	CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO INGENIERIA S.A.S	3,00%
	FORTRESS S.A.S	4,00%
	TOTAL	100%

Fuente: Información sustraída de la ficha técnica del proyecto, Agosto de 2016.

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Empresa	Consorcio Vial Colombia 2015
Representante Legal	Rafael Donado Osorio
Valor inicial del Contrato	\$23.133.675.840
Tiempo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	20-08-2015

Fuente: Información del contrato de Interventoría, contrato 419 de 2015.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
INGENIEROS CIVILES ESPECIALISTAS LTDA.	51%
INGENIERÍA DE PROYECTOS S.A.S	25%
CEMOSA INGENIERÍA S.A.S	24%
TOTAL	100%

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

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

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 06 de septiembre de 2016 y allegado el 15 de septiembre de 2016 en medio magnético.

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

Entrevistas: : Se asistió a plan de regularización del proyecto en las instalaciones de la ANI el día 13 de septiembre de 2016, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión, junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto; posteriormente se requirió reunión con el líder de apoyo a la supervisión para validar algunas particularidades de la información aportada, la cual se llevó a cabo en la oficina de control interno de la ANI el 15 de septiembre, del año en curso.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora el día 20 de septiembre de 2016 con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental.

Visitas de campo: No se llevó a cabo visita al proyecto debido a que en la etapa en la que se encuentra, pre construcción, apenas se vienen validando los entregables para el inicio de construcción; por lo cual no se vio necesaria realizar visita.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, 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 210.¹
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 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.

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

- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 008 de 2015, otro sí y otros documentos contractuales)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 419 de 2015)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

El proyecto no tiene 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 ORFEO², 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 actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

Se presentan a región seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCÍ-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en mayo de 2015, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

² Sistema de gestión documental Interno - ANI

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI.

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

Tabla 7. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	20/09/2016	7:30 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	20/09/2016	8:00 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica y financiera.	20/09/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	20/09/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	20/09/2016	5:30 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio Vial Colombia 2015 en la ciudad de Bogotá; tal como fue programada la jornada se abordaron las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido a los últimos 6 meses; es decir, de marzo a septiembre de 2016.

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

- Evaluar el avance de la etapa de preconstrucción y las particularidades del inicio de la etapa de construcción. (Dificultad en diseños definitivos, por definición del alcance)
- Cambios en la estructura tarifaria prevista para el contrato.
- Ampliación de la fase de preconstrucción para inicio del proyecto.
- Documentos requeridos para el inicio de la etapa de construcción que aún no están listos.

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

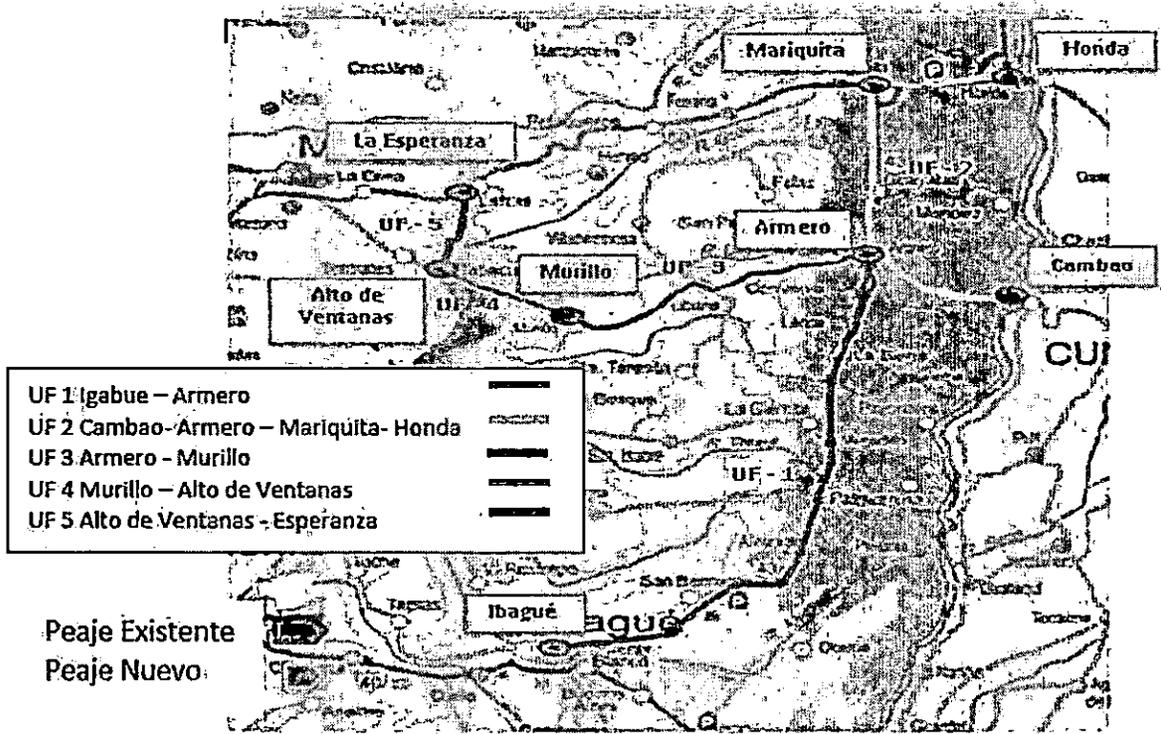
A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos soporte generados en campo; adicionalmente con registros fotográficos y fílmicos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de iniciativa privada denominado Cambao - Manizales, hace parte del programa 4G de concesiones viales, el cual fue originado como iniciativa privada y adjudicado al mismo originador del proyecto. La iniciativa está conformada por 5 Unidades Funcionales, que a su vez, se constituyen en un corredor vial de intervención en forma de cruz abarcando un tramo de Ibagué a Honda, en el departamento del Tolima y otro tramo entre Cambao y La Esperanza (cerca a Manizales), departamento de Caldas; se establece para el mismo 2 estaciones de peaje existentes y 2 nuevas a construir, además de la construcción de 1 estación de pesaje y 1 área de servicio.

Con una longitud total de aproximadamente de 256km; de los cuales 145.7 km comprendidos entre Ibagué y Honda, y 110.3km entre Cambao y La Esperanza, punto en que se intercepta con el proyecto Honda-Puerto Salgar-Girardot que forma un corredor paralelo, de igual manera en forma paralela se está generando una alternativa para el corredor de Petaqueros.

Ilustración 1. Mapa del Proyecto



Fuente: Imagen tomada del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión 008 de 2015.

El propósito fundamental del corredor en el que se inscribe el proyecto es desarrollar y potenciar una alternativa de movilidad que comunique de forma directa la ciudad de Manizales con el centro del país. Su configuración se plantea iniciándose en torno al municipio de Cambao y finaliza a la altura de la Intersección de La Esperanza en el Departamento de Caldas. Para complementar la

funcionalidad del corredor y favorecer la movilidad se incluye el mejoramiento y la rehabilitación del corredor vial Ibagué – Mariquita – Honda.³

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

Tabla 8 – Descripción de tramos

UNIDADES FUNCIONALES PROYECTO CAMBAO-MANIZALES					
	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
Conexión	Ibagué - Armero	Cambao - Honda	Armero - Murillo	Paso por Murillo - Alto de Ventanas	Alto de Ventanas - La Esperanza
Intervención	Rehabilitación y Mejoramiento	Rehabilitación y Mejoramiento	Rehabilitación y Mejoramiento	Rehabilitación y Mejoramiento	Rehabilitación y Mejoramiento
Longitud	76.9 Km	68.8 Km	55.7 Km	24.7 Km	29.9 Km
Estación de Peaje	Alvarado (PR 20+100)	Honda (Pr 35+100)	Nuevo Peaje Armero	N/A	Nuevo Peaje La Esperanza
Vel. Diseño	80 Km/h	80 Km/h	40-50 Km/h	40 Km/h	30-40km/h

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Apéndice Técnico 1, Contrato de concesión 008 de 2015.

El alcance físico del contrato comprende intervención de rehabilitación y mantenimiento de todo el corredor; siendo estas vías corredores construidos y en operación actualmente pero con diferentes tipos de estado.

El corredor Ibagué-Honda está en buenas condiciones de operación y es el corredor de mayor tráfico, mientras que desde Cambao hasta el cruce Armero es una vía de tipo secundario donde se puso a punto en la etapa de preconstrucción para darle mejor transitabilidad, desde cruce Armero hasta el municipio de Murillo es una vía secundaria departamental con muchas curvas de radios de curvatura muy cortos donde se mejora el tránsito en etapa de preconstrucción; para el tramo entre Murillo y La Esperanza, es una vía en afirmado de muy bajas especificaciones con un ancho de calzada para tráfico liviano la cual rodea el límite del Parque Nacional de los Nevados, este trayecto no presenta operación por el concesionario, sólo se llevará a cabo cuando se terminen las obras previstas para dichas unidades funcionales.

El propósito del proyecto es llevar todo el corredor a especificaciones de Ley 105 de 1993 (Art. 13 Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras) dando así una alternativa viable para transporte liviano y pesado a lo largo de los 256km que comprende el proyecto.

Es importante señalar que ésta iniciativa privada dio inicio en el mes de agosto de 2015, asumiendo la operación parcial del corredor (UF 1, 2 y 3), llevando a cabo un mantenimiento rutinario y verificando condiciones de operación, de la misma manera garantizando unos estándares mínimos para su posterior intervención; es de resaltar que los peajes que allí se encuentran funcionando, sólo entraron en operación por parte de la concesión en abril de 2016, luego de ser entregado por el INVIAS, debido al contrato de recaudo que venía ejecutando dicha entidad.

³ Apéndice técnico, contrato de concesión 008 de 2014

Se tenía previsto el inicio de la etapa de construcción el pasado 21 de julio; sin embargo, se generó el Otro sí 3 al contrato de concesión el cual prevé la extensión del plazo de pre-construcción hasta el mes 14, es decir Octubre de 2016; esto derivado de situaciones ocurridas en el proyecto referidas a estructura tarifaria de los peajes la cual no ha podido ser instaurada por la concesión y la postergación para la obtención del cierre financiero del proyecto.

Esta situación ha derivado en dificultades en el proyecto hasta el punto de pensarse en reducción del alcance que el mismo prevé, dada las complicaciones para incrementar los peajes del proyecto y que estaban estimadas en el contrato de concesión, esto ha generado un déficit para la concesión que se puede convertir en impedimento para alcanzar el VPIP del contrato, por lo cual se activó la cascada de riesgos que permite el contrato, actualmente se encuentra en negociaciones ANI y concesionario para encontrar una solución al respecto.

La etapa de construcción del proyecto, prevé 36 meses, pero debido al Otro si 3 se ajustó a 33 meses ya que se amplió la pre-construcción, guardando como fin no mover la fecha final de la etapa de construcción. Debido al posible ajuste del alcance los productos generados durante la etapa de pre-construcción también tendrán que variar, las especificaciones de las unidades funcionales si llegan a cambiar en dimensiones, velocidad de diseño, pendientes y radios de curvatura, generarán así precisiones en los diseños de detalle.

6.3 Temas abordados de manera específica

6.3.1 Evaluar el avance de la etapa de pre-construcción y las particularidades del inicio de la etapa de construcción. (Dificultad en diseños definitivos, por definición del alcance)

El acta de inicio del proyecto y a su vez de la etapa de pre-construcción fue suscrita el 21 de agosto de 2015, definiendo de esta manera el inicio de la pre-construcción del proyecto la cual se enmarcaba en una duración de 11 meses, aunque con el transcurrir del proyecto se vio la necesidad de aumentar dicho plazo hasta los 14 meses, derivados del otro si 3.

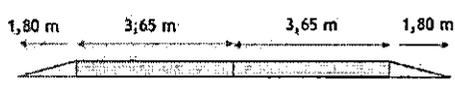
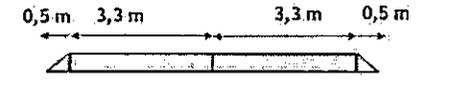
Esto significó la disminución del plazo de la etapa de construcción de 36 a 33 meses, generando así un ajuste para el plan de obra, disminuyendo la holgura prevista para las unidades funcionales que demandaban el plazo total de esta etapa (Unidades Funcionales 4 y 5).

Debido a la dificultad en la implementación de las tarifas definidas para los peajes del proyecto, por cuenta del paro de transportadores y las condiciones de negociación que el gobierno nacional adelantó para definir el levantamiento del paro se generó un menor valor esperado en las tarifas y a su vez una alteración al modelo financiero el cual debe ser recalculado, planteamiento que impactará en el alcance del proyecto.

El proyecto actualmente mantiene objeción a los diseños ya que no se ciñen a las especificaciones descritas en los apéndices técnicos y que posiblemente tienen previsto el ajuste del alcance técnico,

el cual previamente se puede identificar como una reducción a las especificaciones de las vías que involucran el corredor, disminuyendo ancho de calzada pero sin disminuir longitud total de los tramos a intervenir, garantizando así origen – destino del proyecto. Preocupa para esta oficina que los diseños planteados aún no estén aprobados y que hasta tanto no se dé la definición del alcance, se generen ajustes y revisiones nuevamente por la interventoría, ya que esto demandaría aumentar los tiempos de la etapa de preconstrucción siendo que ya se tomaron 3 meses adicionales a lo inicialmente previsto.

Tabla 9. Ancho de la vía contractual vs propuesta de ajuste del concesionario

ALCANCE	CONTRACTUAL	PROPUESTA CONCESIONARIA
UF 1 y 2 (Ibagué- Armero- Cambao- Mariquita- Honda)		
UF 3 (Armero- Líbano- Murillo)		
UF 4, 5 (Murillo-Alto de ventanas- La Esperanza)		

Fuente: Elaboración propia a partir de presentación de interventoría del 20 de septiembre de 2016.

El proyecto se desarrolla sobre un corredor construido y sus actividades son para todas las unidades funcionales es de mejoramiento y rehabilitación; sin embargo, en las unidades funcionales 4 y 5 que se desarrollarán en límites del Parque Nacional de los Nevados entre los departamentos de Tolima y Caldas habrían serias dificultades; siendo uno de los sitios de conservación más importantes del área de influencia, esta zona altamente susceptible de intervenciones, precisa un carretable muy angosto y su intervención requiere un manejo ambiental delicado por la afectación que esto pueda conllevar al parque y las especies que lo rodean.

El planteamiento del proyecto y los anchos de vía a los cuales se quiere llevar el mismo induce a un posible impacto al parque el cual no se ha adelantado con la suficiente verificación del tratamiento que se dará al mismo, por tal motivo se piensa en hacer un ajuste al ancho de la vía para poder afectar lo menos posible las especies que lo rodean, pero esto determinaría un cambio sustancial en el proyecto ya que las especificaciones no permitirían el tráfico pesado que se pensaba para el corredor y la funcionalidad inicial el cual es que sea una vía alterna al corredor de Petaqueros.

La unidad funcional con la cual se pretende iniciar la fase de construcción es la 1, la cual inicia en la ciudad de Ibagué y se desarrolla hasta el cruce Armero, ésta ya tiene PAGA aprobado; sin embargo,

los predios necesarios para iniciar la rehabilitación y mantenimiento están pendientes de saber si el proyecto en esta zona tendrá ajustes en las especificaciones de la vía.

Teniendo como fecha límite de preconstrucción el 21 de octubre, se ve muy justo el posible inicio de la etapa de construcción ya que aún no se definen los cambios en el alcance y tampoco se tienen los productos necesarios para el inicio de esta fase, lo que puede advertir una nueva ampliación de plazo de la etapa de preconstrucción y la disminución de la etapa de construcción.

Es importante que para el inicio de la etapa de construcción no queden notas con pendientes que condicionen el inicio efectivo de la construcción, ya que esto advertiría tiempos adicionales para el cumplimiento de estos pendientes que dilatarían aún más la etapa constructiva y pueda ser perjudicial para el normal desarrollo de la obra.

6.3.2 Cambios en la estructura tarifaria prevista para el contrato

La estructura tarifaria del contrato de concesión 008 de 2015, establecía un aumento en las tarifas de peajes una vez fueran entregados por el operador que los tenía a cargo (Odinsa bajo contrato con INVIAS) esto preveía la entrega de los mismos en el mes de abril de 2016 y consideraba un cambio en todas las tarifas de las categorías de los mismos; sin embargo, la situación acontecida en el país derivada de las manifestaciones de los transportadores que para la época avizoraban el inicio de un paro camionero, incidió en la postergación del aumento de las tarifas tal como lo establecía el contrato lo cual generó un desfase en la obtención prevista por el concesionario lo cual día a día ha ido aumentando.

El nuevo esquema tarifario al ser presentado y conocido por los transportadores arrojó muchas críticas derivadas en el aumento sustancial del valor a pagar por los vehículos de carga pesada, puesto que el cambio de las tarifas que venían manejándose con INVIAS y sus categorías, a las de la ANI y sus categorías impactan casi en un aumento del 100%, derivando así en ser uno de los planteamientos fijados por los transportadores en el paro camionero ante al Ministerio de Transporte para reevaluar y considerarse dentro de los acuerdos para poder levantar el paro.

Siendo esto un requisito necesario para restablecer el transporte de carga en el país, se optó por una reducción sustancial de la tarifa de peaje de la categoría 7 la cual es la que impacta de manera más drástica a los tracto camiones de 6 ejes y que fue acordado por el Ministerio de Transporte para levantar el paro; esto significa un nuevo panorama financiero para el proyecto ya que se firmó la nueva resolución de tarifas de peajes ajustada, bajo la Resolución 0003920 de 2016 del 20 de septiembre de 2016, donde se inicia el cobro con nuevas tarifas a partir del 26 de septiembre del año en curso.

Bajo estas dos incidencias acontecidas para la financiación del contrato de iniciativa privada donde el 100% de apalancamiento son los peajes del mismo, se generan dos vacíos establecidos por la no implementación de las tarifas desde el mes de abril, siendo ya 5 meses donde hay un diferencial de la tarifa antigua con la nueva tarifa que denota menor ingreso de valor en los peajes por alrededor de \$10.000 millones y la reducción en la tarifa de la categoría 7 que enmarca un reducción aun

mayor y que será establecida por el tiempo completo que dure la concesión; esto derivará en el ajuste del contrato en alguno de sus métodos de compensación establecidos ya sea reducción de alcance o aumento de tiempo para cumplir el VPIP.

Es importante mantener las condiciones generales del contrato y el propósito del mismo, el cual es conectar los puntos establecidos ya que un recorte de éste pierde el propósito inicial con el cual fue concebido, siendo la compensación por mayor tiempo una opción viable desde el punto de vista del estado para mantener las condiciones del proyecto evitando de gran manera que se afecte el alcance o las especificaciones del proyecto.

6.3.3 Ampliación de la fase de preconstrucción para inicio del proyecto

El proyecto de iniciativa privada Cambao – Manizales, acusaba inicialmente una etapa de preconstrucción de 11 meses, partiendo de la premisa que es un corredor existente y que las gestiones preliminares para el inicio de la fase de construcción evidenciaban una menor dificultad ya que las actividades a llevar a cabo son de mejoramiento y rehabilitación para todo el corredor; sin embargo, la dificultad de la estructura tarifaria de los peajes del proyecto genera una afectación directa en la financiación del proyecto por ser iniciativa privada ya que todos los recursos son derivados del recaudo de peajes, de esta manera desde el mes 8 del proyecto se empezó a plantear la alteración del contrato y su incidencia en el alcance del mismo.

Para el mes de julio de 2016, fecha límite para la terminación de la etapa de preconstrucción e inicio de la fase de construcción la incertidumbre del proyecto llevó a generar el otro si 3 que ampliaba la etapa de preconstrucción en 3 meses adicionales, es decir para un total de 14 meses reduciendo de manera paralela la etapa de construcción de 36 a 33 meses, permitiendo que en este tiempo se diera la solución a la estructura tarifaria y se pudiera generar la resolución que aumenta los peajes para el proyecto, resolución que se dio apenas el 20 de septiembre a 1 mes de que se termine la etapa.

Transcurrido este particular se abre la incertidumbre hacia la entrega de muchos documentos necesarios para dar inicio a la fase de construcción, sobre todo que tienen que agotar las etapas de revisión y validación por la interventoría y la ANI, pudiéndose generar tiempos adicionales que seguirán disminuyendo el tiempo de construcción de la obra. Adicional a esto está pendiente el cierre financiero que aún no se logra y es requisito ineludible para el inicio de la fase constructiva y puede ser causal de no obtenerse que el contrato se termine anticipadamente.

Causa preocupación que a la fecha aún no se define el futuro del proyecto en alcance, y se está negociando entre la ANI y el Concesionario la mejor manera de compensar esta anomalía sucedida, ya que esta consignada en el Riesgo Tarifario el cual está a cargo de la entidad, pero sin perder de vista el propósito del proyecto desde su fase de estructuración; es determinante el involucramiento de la interventoría para la validación de la opción más favorable para el Estado del ajuste que tendrá el proyecto por lo cual se requiere incorporarlo para la definición del futuro del proyecto.

6.3.4 Documentos requeridos para el inicio de la etapa de construcción que aún no están listos

La etapa de construcción en los contratos de concesión del programa 4G requiere unos productos mínimos entregados y no objetados por la interventoría para su inicio; en este sentido se ha evidenciado que la concesión aún está pendiente de atender muchas observaciones generadas por la interventoría a productos determinantes para el inicio de la fase de construcción como lo son:

- Plan de obra
- Diseño geométrico de las UF 3, 4 y 5.
- Diseño definitivo de la unidad funcional a iniciar
- Plan de traslado de redes
- Trámites ante el ICANH
- Cierre Financiero

La ausencia de estos documentos "no objetados" por interventoría y que deben estar aprobados por ANI para el inicio de la etapa constructiva, alertan de manera temprana que el inicio de la fase de construcción difícilmente se pueda dar en los tiempos establecidos actualmente; esto sumado a la definición del nuevo alcance del proyecto que se viene tratando en reuniones entre el concesionario y la ANI prevén que no será una realidad el inicio en esta fecha prevista.

Preocupa a esta oficina los tiempos adicionales que requiere la definición de este alcance sumado a la revisión y aprobación por parte de la interventoría y la ANI para el proyecto, sobre todo que uno de los pendientes a entregar es el cierre financiero en el cual la no entrega y definición del mismo puede acaecer la terminación del contrato, de esta manera es determinante las definiciones que surjan en el proyecto antes del 21 de octubre fecha límite en la cual se vence el término de la etapa y de los entregables ajustados.

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 Cambao - Manizales, se genera la primera calificación por parte de la auditoría, con los criterios vigentes contenidos en la matriz MED

Los resultados que permite tener esta calificación, revelan el estado que viene teniendo la interventoría y la supervisión finalizada en la etapa de preconstrucción 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 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 Vial Colombia 2015 para la actual auditoría, la cual evaluó ocho (8) componentes y determinó una calificación de **67.97** sobre 100, resultado global, realizada el mes de septiembre de 2016.

Las calificaciones fueron efectuadas a partir de la distribución contenida en la MED y que se presenta a continuación:

Tabla 10. Calificación MED

Calificación	Cod	Límite Mínimo	Límite Máximo	Promedio que genera	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	81	100	90,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Bueno	B	61	80	70,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	31	60	45,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Malo	M	1	30	15,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada , los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	0	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría , del criterio evaluado.

Fuente: Matriz de Evaluación de Desempeño, Noviembre 2015.

Se presenta la primera evaluación efectuada en septiembre de 2016:

Tabla 11. Resultados de calificación MED de septiembre de 2015

 Agencia Nacional de Infraestructura	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Nombre Proyecto Concesión</td> <td>IP Corredor Cambao - Manizales</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>Consortio Vial Colombia 2015</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>419 de 2015</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>20 de Septiembre de 2016</td> </tr> </table>	Nombre Proyecto Concesión	IP Corredor Cambao - Manizales	Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Vial Colombia 2015	No. Contrato Interventoría	419 de 2015	Fecha de Evaluación	20 de Septiembre de 2016								
Nombre Proyecto Concesión	IP Corredor Cambao - Manizales																
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Vial Colombia 2015																
No. Contrato Interventoría	419 de 2015																
Fecha de Evaluación	20 de Septiembre de 2016																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">0-20</td> <td style="width: 20%;">21-40</td> <td style="width: 20%;">41-60</td> <td style="width: 20%;">61-80</td> <td style="width: 20%;">81-100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Calificación de desempeño de Interventoría CARRETERO</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Muy bajo</td> <td style="text-align: center;">Bajo</td> <td style="text-align: center;">Medio</td> <td style="text-align: center;">Alto</td> <td style="text-align: center;">Muy Alto</td> </tr> </table>			0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	Calificación de desempeño de Interventoría CARRETERO					Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
0-20	21-40	41-60	61-80	81-100													
Calificación de desempeño de Interventoría CARRETERO																	
Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto													
Id	Componente	Puntuación															
01	Gestión Administrativa	70,12															
02	Gestión Técnica	71,06															
03	Gestión Financiera	69,50															
04	Gestión Jurídica	71,50															
05	Gestión de Aforo y Recaudo	67,50															
06	Gestión Ambiental	68,58															
07	Gestión Social	63,36															
08	Gestión Predial	62,17															
Promedio General =		67,97															

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 ECVI-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 immejia@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 20 de septiembre de 2016, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría, suscrito con la entidad para el contrato de concesión 008 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 Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de

sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.

7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

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

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

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 70,12

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta la adecuada estructura organizacional que se tiene y el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, y que permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control.

El acompañamiento a la realización de conceptos, sugerencias y planteamientos hacia la concesión y la ANI ha sido reiterada sobre diferentes situaciones presentadas para en el proyecto; se tiene un sistema de gestión de calidad completo y acorde a las necesidades del proyecto.

El control de plazos del proyecto ha sido de gran dificultad por la forma de entrega de productos del concesionario además de la calidad de los mismos, específicamente en temas como el diseño geométrico del proyecto en general, diseño de detalle de la unidad funcional por la cual iniciar la etapa de construcción, plan de gestión predial, licenciamiento ambiental o PAGA de las unidades funcionales 3, 4 y 5, cierre financiero, entre otros; esto compromete los tiempos del proyecto y advierte demoras en el mismo por causas no imputables a interventoría; todos estos pendientes están al tanto de la definición del nuevo alcance del proyecto debido a los cambios en materia tarifaria que acontecen.

Se evidencia un acertado manejo al control de riesgos del proyecto, generando matrices de control y análisis a las mismas de manera específica en los informes de diagnóstico, que advierte como

alertas tempranas la activación parcial de cada una de las amenazas que puede surgir para el proyecto y cómo poder tomar las medidas correspondientes.

Se cuenta con certificación de la empresa líder bajo las normas ISO 9001, se cuenta con un sistema de gestión documental organizado, el cual permite a cada uno de los trabajadores acceder a toda la información del proyecto, la trazabilidad de la correspondencia e informes y documentos de cada área, de esta manera se encuentra una información al alcance de los intervinientes del proyecto ya sea en Bogotá o directamente en la zona de influencia del proyecto ya que la información se mantiene en la nube.

Se evidencian que los indicadores de gestión de acuerdo a cada uno de los componentes se llevan a cabo de manera adecuada; sin embargo, no se incorpora dentro de los informes mensuales por lo cual se solicita sean incorporados de acá en adelante, esto precisa un adecuado control sobre las actividades realizadas y por realizar periódicamente.

Se evidencia una adecuada página web de la interventoría con toda la información denotada en el anexo técnico 4, Plan de Cargas, el cual genera actualidad en los diferentes componentes que allí están consignados como noticias, información sobre el proyecto, cámaras de video en tiempo real, entre otros; se lleva a cabo revisión mensual sobre la página web de la concesión, pero esta no queda plasmada en registro de formato por lo cual se requiere su realización e implementación para complementar la actividad respectiva.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 71.06

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta el consorcio de la interventoría a las actividades de pre construcción y el inicio temprano de la operación y mantenimiento del corredor concesionado, debido a que todo el trazado corresponde a un corredor existente en donde se llevaran a cabo actividades de mejoramiento y rehabilitación de la vía.

Se implementó desde el inicio del proyecto un plan de intervención puntual del corredor para llevar a punto las especificaciones que demarcaban los indicadores en etapa de preoperación, que permitió identificar los sitios donde se requería iniciar el mantenimiento correctivo a fin de cumplir los indicadores de cumplimiento que prevé el contrato pudiendo atacar los daños evidenciados como baches, fisuras e inestabilidades en sitios puntuales en las UF1, UF2 y UF3, con esto lograr tener un corredor transitable en condiciones de operación adecuadas; debido al estado de la UF4 y UF5, para estas no se llevan a cabo actividades de mantenimiento ya que el contrato no las contempla sino solo hasta cuando se lleven a cabo las intervenciones de construcción correspondientes.

Se llevó a cabo un inventario general del proyecto, con lo cual la interventoría pudo establecer de manera cualitativa y cuantitativa las condiciones entregadas de la vía al concesionario, dejando de esta manera la línea base del corredor y el estado de recibo, es importante resaltar que se debe

acompañar dicho inventario con registros fotográficos que enmarquen el estado que tienen las estructuras.

Se verifico la ficha técnica del proyecto evidenciando su actualización a la fecha y contemplando los cambios generados en el otro si 3, para esta se deben ahondar en la parte de "observaciones" ya que cada unidad funcional precisa comentarios a realizar así sea de la fase preconstructiva que puedan ilustrar de mejor manera el estado que viene teniendo el proyecto mes a mes.

Se precisa un adecuado seguimiento a los indicadores de nivel de servicio que se encuentran establecidos en el anexo técnico 4 "Indicadores" donde se establecen las mediciones a realizar en los tramos de operación; el cumplimiento se viene dando y denota un adecuado comportamiento, si bien el tráfico del corredor es alto las condiciones de operación están dadas bajo los parámetros del contrato; por cuenta de la ampliación de la etapa de preconstrucción se empiezan a ver afectaciones en la capa de rodadura del pavimento evidenciando nuevas fatigas de la estructura y que pueden advertirse como tiempo límite para realizar nuevas intervenciones.

Se advierte que ante el inicio de la etapa de construcción en el mes de octubre, las condiciones aún no están dadas y se precisa que no es conveniente iniciar la etapa de construcción sin la completitud de todos los entregables no objetados por interventoría, lo cual no viene ocurriendo y que la definición técnica del alcance debe darse con prontitud para evitar que el estado de la vía se fatigue de manera más severa, se evidencian en varios puntos fisuras y ahuellamientos prolongados.

Se evidencia una adecuada señalización y demarcación en las unidades funcionales que tienen operación actualmente, se requiere insistir al concesionario acate las recomendaciones para el restablecimiento de la demarcación de los resaltos a los largo del corredor siendo que esto influye en la seguridad y accidentalidad de la vía, por lo cual genera un corredor más seguro para su transitabilidad.

El mantenimiento rutinario de la concesión, a lo largo de todo el proyecto, se precisa de manera adecuada; la rocería, limpieza de señalización vertical, limpieza de alcantarillas/estructuras hidráulicas y mantenimiento de defensas metálicas, se denotan en buen estado, no se precisa ningún tramo que evidencie deterioro marcado garantizando una adecuada operación.

Las auditorias de seguridad vial deben precisar seguimiento continuo a las recomendaciones planteadas por la interventoría a fin de corregir y disminuir la accidentalidad del corredor que tiene cifras importantes, por lo cual se requiere que no solo se presente el informe de auditoría sino que mensualmente se le haga seguimiento a las labores realizadas por la concesión para mitigar las falencias presentadas en el corredor.

7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

Calificación obtenida: 68.58

Para este componente se adelanta la revisión de los PAGAS para las unidades funcionales de todo el proyecto, si bien la UF1 y UF2 tienen adelantado en gran medida el trámite, preocupa lo que aún no tiene definido la concesión para las UF3, UF4 y UF5, ya que los límites con el Parque Nacional de los Nevados precisa un tratamiento especial y un procedimiento muy delicado a fin de poder intervenir esta zona, trámites que aún están muy distantes de llevarse a cabo ya que se pretende ajustar las especificaciones en dicha zona.

Para estos particulares es necesario que la interventoría presione de manera especial, ya que pueden demarcar tiempos importantes para su consecución y afectaría este tiempo de la misma manera el inicio de la construcción que para estas son del plazo total de la etapa que ya paso de 36 a 33 meses y puede seguir disminuyendo.

Preocupa que la variación en las especificaciones de la vía denote cambios importantes en la consecución de permisos y/o licencias para el corredor, sobre todo por el tiempo que demandan estos trámites y lo transcurrido en el proyecto se ve afectado, además de los documentos que ya han sido revisados y cuentan con adelantos puedan tender a variar nuevamente.

Se requiere iniciar con un ejercicio de cuantificación de la compensación ambiental que sufrirá el proyecto que denota una posible activación del riesgo valorable estimado para el mismo, siendo este un aspecto determinante a mitigar antes de que se exceda del presupuesto y las contingencias dadas hacia este particular.

7.1.4 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 63.36

Se evidencia una participación activa por parte de la interventoría en las socializaciones a nivel general de todo el proyecto; el acompañamiento en la etapa de preconstrucción permitió que se socializará de manera muy puntual teniendo en cuenta que la afectación de las unidades funcionales para el proyecto no será de vía nueva sino de mejoramiento y rehabilitación.

El plan de gestión social se presentó en tiempos y se viene desarrollando conforme a lo establecido, se instalaron las oficinas de atención al ciudadano dan cuenta de que se posee atención suficiente en todo el corredor ubicadas en sitios estratégicos y con campañas que han vinculado activamente la zona de influencia, se denota que la mayor parte de inquietudes de la comunidad son hacia la vinculación laboral con el proyecto además de los programas sociales adelantados para programas de desarrollo de actividades presentadas en el plan.

El tratamiento de las PQRS se denota de una manera adecuada; sin embargo, hubo una interpretación errónea a la "S" donde se pensaba como solicitud, siendo que esta es "sugerencias" por lo tanto se comenzó a emplear el mecanismo de contabilización de "sugerencias" el cual

presenta el mayor número de solicitudes a clarificar ante la comunidad. Siendo así se debe establecer correctamente la atención de este mecanismo interlocución con la comunidad y ahondar tanto en el tipo de solicitudes como en su respuesta, no solamente llevando un consolidado, en el informe mensual no se precisa un análisis sustancial hacia esta cantidad de solicitudes y sus respuestas, lo cual debe especificarse con mas profundidad.

No fue clara la respuesta por parte de la interventoría al análisis de las encuestas de satisfacción del usuario y encuestas de evaluación de impacto que debe llevar a cabo el concesionario, ya que son obligaciones contractuales de la concesión y ya debían haberse realizado, de la misma manera no se evidencia inicio de proceso sancionatorio si da lugar al mismo.

Se evidencian también dificultades en la obtención de planes de gestión social relativo al programa de arqueología preventiva, ya que la concesión aún no cuenta con arqueólogo y las actividades pendientes en este particular pueden extender considerablemente el inicio del proyecto en su etapa constructiva; adicional a esto el PRAS (Plan de Responsabilidad Ambiental y Social) tampoco está aprobado por interventoría sin evidenciar mecanismos de apremio para que el concesionario se ponga al día en la presentación del mismo.

7.1.5 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 62.17

En relación al componente predial, se presenta un dispendioso y dilatado proceso de adquisición debido principalmente a la definición del alcance del proyecto ya que puede afectar zonas que eventualmente se reduzcan como es el caso de los anchos de la vía y zonas definidas previamente a adquirir.

Sin perjuicio de lo anterior se evidencia que el proyecto únicamente cuenta con verificación predial inicial hacia las unidades funcionales 1 y 2, lo cual deja entrever que las unidades 3, 4 y 5 están prácticamente nulas en este levantamiento de información, en gran medida por la expectativa de definición del alcance; no obstante para garantizar el inicio de la etapa constructiva en el mes de octubre no se vislumbra como se pueda obtener la disponibilidad requerida del 40%, caso en el cual la interventoría debe apremiar al concesionario a cumplir su obligación.

Se requiere iniciar con un ejercicio de cuantificación de la compensación ambiental que sufrirá el proyecto que denota una posible activación del riesgo valorable estimado para el mismo, siendo este un aspecto determinante a mitigar antes de que se exceda del presupuesto y las contingencias dadas hacia este particular.

No se evidencia como la interventoría controla el seguimiento a invasiones del derecho de vía a lo largo del proyecto y cómo el concesionario ejerce el control de la vía en este tipo de particularidades, atendiendo al acompañamiento policivo que debe tener con las alcaldías municipales respectivas.

7.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 67.50

El componente de aforo y recaudo, referido particularmente a los peajes del proyecto, evidencia que apenas fue entregado a la concesión la operación del peaje de Honda y Alvarado en el mes de abril de 2016, ya que este venía siendo operado por un contratista del INVIAS.

El tráfico que registran estos peajes contempla un aproximado de TPD que oscila entre 4.300 vehículos para el peaje Honda y 4.900 vehículos para el peaje Alvarado, en su mayoría es tráfico liviano de categoría 1 y categoría 2, generando más del 80% del flujo vehicular del corredor. El proyecto mantiene un tráfico constante en comparación con meses anteriores pero se vio afectado por el paro camionero lo cual hizo que en el presente mes se mejorara su transitabilidad por cuenta de la reactivación de los transportadores.

Si bien se han llevado a cabo los primeros aforos, control al software de la concesión, verificación de discrepancias y conciliaciones; es necesario seguir consolidando el funcionamiento de estas instalaciones a fin de permitir evidenciar una plena operación con las mejoras que deban hacerse surgidas de las auditorías de peajes, adicional a esto los datos que se vienen tomando por los equipos en las estaciones de peaje requieren mejoras a fin de dar mayor confiabilidad a los datos que arroja la verificación que hace alusión el contrato por parte de interventoría ya que actualmente se evidencian importantes diferencias y discrepancias al momento de realizar los conteos de vehículos y en la comparación de datos de la interventoría frente a concesionario.

En cuanto al estado de las instalaciones de peaje se evidencia buen estado de infraestructura según registro fotográfico aportado por la interventoría, de la misma manera los sistemas tecnológicos propios del peaje cumplen con la demanda del mismo denotando cierta confiabilidad del sistema sin mayores alteraciones; sin embargo, es necesario que la interventoría implemente formatos de verificación de estaciones de peaje, pesaje y CCO, no basta con solo hacer las anotaciones en los libros de novedades.

Al cabo de la auditoría se publicó la nueva resolución de tarifas de peajes para la concesión, Resolución 0003920 del 20 de septiembre de 2016, emitida por el Ministerio de Transporte, es de gran importancia acompañar la implementación de esta resolución a fin de verificar el nuevo comportamiento que tendrá el proyecto y la aceptación por parte de los usuarios para el mismo.

7.1.7 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 71,50

Se evidencia un buen comportamiento referido a la transversalidad de los temas que jurídicamente se trabajan con las distintas áreas, es por esto que se denotan grandes logros en favor del proyecto y de la entidad misma, casos como:

- Acompañamiento a la ANI en definición de los otros síes relativos al contrato de concesión, referidos principalmente sobre el amigable componedor, elementos de la POLCA y el de extensión del plazo de preconstrucción.
- Si bien solo se ha materializado 1 periodo de cura, se debe apremiar de manera más directa al concesionario sobre los diferentes productos no entregados u objetados por interventoría y que aún no están definidos basados en las observaciones presentadas por esta para su corrección.
- Se conceptuó acertadamente sobre la objeción de los diseños de las UF1 y UF2 conforme a que el concesionario no acató las restricciones del trazado definido para el proyecto, lo cual derivó en ajustes a realizar, mientras el proyecto no surta cambios en especificaciones técnicas es deber de la interventoría objetar lo que no esté acorde a los documentos contractuales establecidos.

Es necesario apremiar de manera drástica el cumplimiento del concesionario basados en el plan de entregables que prevé el contrato en la fase de preconstrucción y que no se ha cumplido, debido a la necesidad de dar inicio a la etapa de construcción en el mes de octubre con los ajustes que requiera el contrato basados en el panorama financiero acontecido.

Es necesario implementar un plan de capacitaciones que conlleven a entender mejor el contrato de concesión y de interventoría desde todos los actores de la misma interventoría, ya que siendo un contrato APP se generan controles adicionales y específicos no contemplados en contratos de obra pública que son necesarios de establecer, sabiendo que la incidencia de seguimiento y control por parte de los interventores catalogados como servidores públicos especiales tiene determinante relevancia en la vigilancia y control de los proyectos.

7.1.8 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 69.50

Se evidencian controles adecuados respecto al manejo financiero del proyecto donde se denota la actualidad que precisa el mismo, los aportes generados en *equity* y para cada subcuenta se han dado de manera adecuada.

No se ha obtenido el cierre financiero al proyecto y se extendió el plazo de preconstrucción a 14 meses por este motivo, se espera para el 21 de octubre se cuente con esta condición necesaria para avanzar en el proyecto, dadas las novedades en materia de recaudo que viene sufriendo el proyecto y la definición tarifaria adoptada, se plantea una alta expectativa sobre como lo perciba la banca para financiar el proyecto con las nuevas condiciones y posiblemente con el ajuste de especificaciones que se establezca.

Es necesario el acompañamiento permanente de la interventoría a las posibles definiciones que tendrá en materia técnico y financiera por posibles reducciones de alcance que precisen nuevas

modelaciones financieras a realizar como parte del salvamento del proyecto desde este punto de vista sin desdibujar el origen del proyecto que es de una alternativa vial en la zona.

Se debe solicitar por parte de la interventoría a la fiduciaria cómo se examina, verifica y controla el documento del beneficiario real para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).

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

8.1 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, tales como las que se presentan a continuación:

8.1.1 Para la Interventoría

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

1. No se evidencian formatos de control a la infraestructura de recaudo (peajes), zonas de pesaje ni CCO, esto debe quedar consignado en formatos independientes de seguimiento al mantenimiento de la infraestructura concesionada.
2. Se evidencia dificultad en los conteos de vehículos en la zona de recaudo por parte de la interventoría, la categorización presenta discrepancia al cotejar con los datos de la concesión, se requiere mejorar el posicionamiento de cámaras para el conteo y disminuir el desfase que se presenta.
3. No se evidencia el inventario vial con adecuado registro fotográfico, este requiere llevarse de manera paralela con la cuantificación y estado de la vía.
4. No se evidencia análisis y seguimiento a las encuestas de satisfacción al usuario y encuestas de evaluación de impacto que debe realizar la concesión.
5. La interventoría no precisa como se viene llevando el control a las invasiones en el corredor referido a las querellas policivas que el concesionario debe instaurar para la recuperación de los predios del estado que se requieren para el proyecto

8.1.2 Para la supervisión

1. No se evidencian las alternativas de planteadas por la ANI para el ajuste del contrato derivado de la activación del riesgo tarifario denotado por la no implementación y cambio de las tarifas del peaje del proyecto.
2. Ante las dificultades que atraviesa el proyecto, se evidencia que muchos entregables aun no son entregados por el concesionario sin que esto precise mecanismos de apremio para su entrega; tales como plan de obra ajustado, PAGAS de las UF 3, 4 y 5, Diseño definitivo de la unidad funcional a iniciar, plan de traslado de redes, trámites ante el ICANH, entre otros.
3. No se evidencia un análisis de impacto de riesgos valorables en material predial, de compensación ambiental y de redes en el proyecto, que determinen si los recursos asociados al proyecto son suficientes para su ejecución.
4. No se encuentra cargada la documentación contractual del proyecto en la herramienta de seguimiento de la entidad "Project Online". Este es un sitio de control del proyecto y no evidencia el cargue de documentos como apéndices técnicos del contrato de concesión y de interventoría, otrosíes completos generados al proyecto. En la sección etapas del proyecto se encuentran muchas carpetas sin información que generan incertidumbre sobre si dichos documentos existen.

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

1. Se recomienda implementar en la ficha técnica del proyecto en el aparte "observaciones" situaciones relevantes a tener en cuenta en cada fase del proyecto, ya que es un mecanismo de resumen del proyecto que puede aportar mayor información.
2. No se tiene la totalidad de los requisitos precedentes para el inicio de la etapa de construcción y algunos no presentan avances relevantes para poder dar inicio en el mes de octubre, lo cual requiere una acción más influyente desde la interventoría para buscar los mecanismos de apremio para que el concesionario cumpla con la programación establecida.
3. Se recomienda a la interventoría implementar las acciones pertinentes para apremiar al concesionario a entregar la información relativa al programa de prospección arqueológica y al PRAS ya que a menos de un mes de iniciar la etapa constructiva no se cuenta con estos documentos esenciales para dicho propósito.
4. Se requiere a la interventoría agilice el proceso de verificación de información predial para el inicio de la etapa constructiva del concesionario o que apremie de la forma correspondiente su entrega a fin de verificar y poder establecer los requisitos mínimos de adquisición que requiere el proyecto.
5. Se recomienda apremiar al concesionario a la obtención de los PAGAS de las UF3, 4 y 5, ya que no se cuenta con dichos documentos para el inicio de estas unidades funcionales.



6. Se recomienda llevar a cabo un ejercicio de cuantificación en material predial, de compensaciones ambientales y de redes a fin de verificar si el proyecto cuenta con los recursos suficientes para abarcar estos temas.
7. Se debe establecer una metodología de avance del plan de obra junto con el concesionario para que las mediciones porcentuales del proyecto evidencien la realidad del proyecto.
8. Se recomienda adelantar un acompañamiento especial a la instauración de las tarifas de peaje a fin de verificar su impacto en el recaudo mensual y la expectativa del VPIP del concesionario con esta nueva estructura tarifaria.
9. Es importante acompañar las decisiones planteadas por el concesionario y ANI referidas al posible nuevo alcance del proyecto, donde se pueden afectar las especificaciones técnicas y denotarían análisis particulares de los especialistas de la interventoría.
10. Se recomienda implementar un plan de capacitaciones técnicas más ambicioso desde todos los componentes de la interventoría, en materia jurídica, financiera y técnica, abarcando información general de los trabajos que se vienen realizando y de las incidencias de la interventoría como actor de vigilancia y control del proyecto.
11. Sugerir y promover con el concesionario la instalación de la señalización de todo el corredor en virtud del Manual de Señalización vigente, dada su actualización en el año 2015.
12. En conjunto con el concesionario promover con más impacto las campañas de cultura vial a fin de reducir el índice de accidentalidad del corredor, ya que el proyecto atraviesa centros poblados con alta concurrencia de imprudencia de los conductores sobre todo motociclistas.
13. Se deben tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 6 y 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, administrativos, financieros, predial y ambiental.

8.2.2 Para la Supervisión

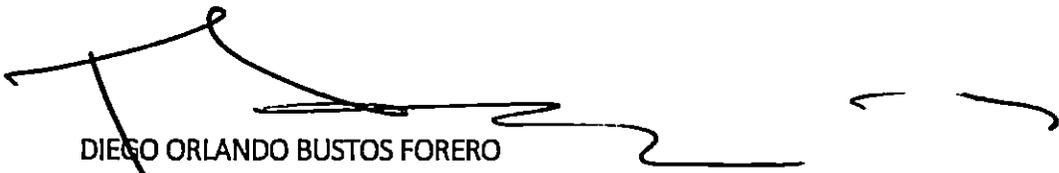
1. Establecer mecanismos de interlocución con interventoría sobre los cambios que puedan surgir en el proyecto a partir de la nueva estructura tarifaria del contrato, a fin de que se apoye esta definición con conceptos técnicos, jurídicos y financieros de la interventoría.
2. Alertar a la VGC si el proyecto debe extender su plazo de preconstrucción para definir el nuevo alcance que impactará el inicio de la etapa constructiva a partir de la definición de la nueva estructura tarifaria.
3. Socializar los nuevos alcances de especificaciones técnicas del proyecto en caso de llegar a materializarse para mantener informada a la comunidad sobre las variaciones del proyecto.

8.3 Buenas Prácticas y Observaciones:

1. Se resalta la información contenida en las páginas web tanto de la interventoría como de la concesión que precisan mediante contenido multimedia el contenido adecuado y suficiente para la comunidad con respecto al proyecto de concesión

2. La objeción a muchos de los productos entregados por la concesión precisa un adecuado y acertado manejo a fin de cumplir las expectativas trazadas para el proyecto y su realización mediante productos óptimos en calidad y contenido.
3. Se evidencia un sistema de gestión de calidad muy completo, con procesos y procedimientos adecuados y consolidados.
4. Se resaltan los recorridos permanentes que realiza la interventoría a fin de verificar el estado de la señalización (reflectividad) tanto como los cierres de carril por las obras de las unidades funcionales y las comprobaciones en tiempos de los servicios de la concesión (carro talleres, grúas y ambulancias) entre otros; esto ha permitido medir de manera diferente el servicio de la concesión y ha dado resultado para mejorar la disponibilidad 24 horas del concesionario para atender diferentes novedades.
5. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes el septiembre de 2016 de **67.97** 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. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. *IMJ*

