



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 Río Magdalena 2 (PEI 133).

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 Río Magdalena 2 (PEI 133) realizada el día 19 de agosto 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 Autopista Río Magdalena 2 (PEI 133)	5*	8*	6*

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

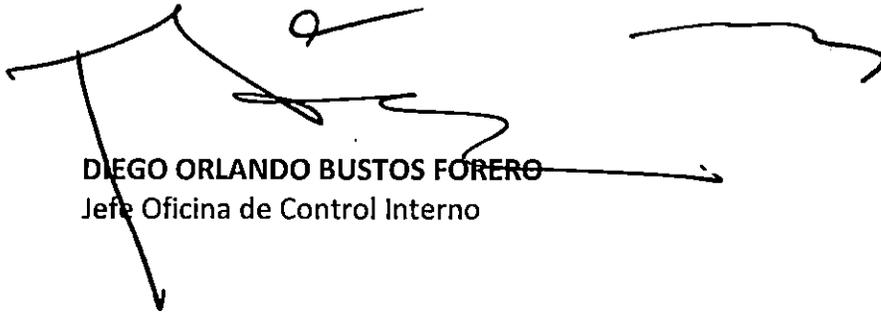
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido 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
Juan Pablo Nieto Mora – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

Anexo: Informe 17 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno ¹¹⁹
Nro Borrador: 20161020021029

ANI

Agencia Nacional de
Infraestructura

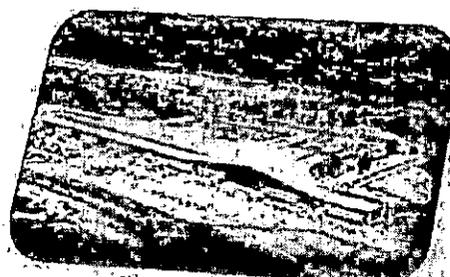
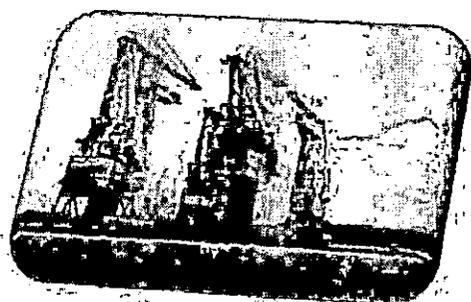


**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

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, Primera Ola, Autopista
Río Magdalena 2 (PEI 133)

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.....	8
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	9
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	9
6.2	Descripción del proyecto a auditar.....	10
6.3	Temas abordados de manera específica.....	13
6.3.1	Evaluar el inicio de la etapa de construcción y las particularidades de la etapa de preconstrucción.(dificultad en diseños definitivos).....	13
6.3.2	Licenciamiento ambiental del proyecto.....	14
6.3.3	Dificultades prediales que atraviesa el proyecto, por cuenta de inconvenientes en la UF3 15	
6.3.4	Posibles sobrecostos asociados a la activación de riesgo predial, ambiental y redes....	15
6.3.5	Sanciones y periodos de cura generados al proyecto.....	16
6.4	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED	19
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	19
7.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría	21
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.	23
7.1.2	Desempeño del componente técnico.....	24
7.1.3	Desempeño del componente Ambiental.....	25
7.1.4	Desempeño del componente social	26
7.1.5	Desempeño del componente predial	27
7.1.6	Desempeño del componente aforo y recaudo	28
7.1.7	Desempeño del componente jurídico	28
7.1.8	Desempeño del componente financiero	29

- 8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... 29
 - 8.1 No conformidades 30
 - 8.1.1 Para la Interventoría 30
 - 8.1.2 Para la supervisión 30
 - 8.2 Recomendaciones 32
 - 8.2.1 Para la Interventoría 32
 - 8.2.2 Para la Supervisión..... 32
 - 8.3 Buenas Prácticas y Observaciones:..... 33

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 Costera 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.....8
- Tabla 7. Temas programados de auditoría.....9
- Tabla 8. Descripción de tramos.....11
- Tabla 9. Alerta temprana por cuantificación de riesgos.....15
- Tabla 10. Periodos de cura, cronograma de incumplimientos Autopista Río Magdalena SAS - Contrato APP No. 008 de 2014.....17
- Tabla 11. Calificación MED.....20
- Tabla 12. Resultados de calificación MED de agosto de 201521
- Tabla 13. Tiempos transcurridos para conminación de incumplimientos.....32

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 Pública del programa 4G, primera ola, Autopista Río Magdalena 2, 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 tuvo la etapa planeativa del proyecto y el inicio que ha tenido la fase de construcción, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances para cada una de estas etapas.
- 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 Pública del programa 4G, Autopista Río Magdalena 2 y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Unión Temporal Concesiones 4G.

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 febrero de 2016 hasta agosto 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 construcción de los proyectos de primera ola de concesiones 4G, que en su mayoría ya iniciaron esta etapa, en una o varias unidades funcionales. Para este proyecto en particular, se tiene planteado iniciar la Unidad Funcional 4, en la cual se vienen adelantando las labores preliminares se cuentan con diseños definitivos y estaba pendiente la no objeción a la licencia ambiental otorgada para la unidad funcional siendo que esta contempla la variante al municipio de Puerto Berrio y la construcción del nuevo puente sobre el Río Magdalena que contemplaba diversos permisos para su inicio de construcción; adicional a esto, vislumbrar el seguimiento de la fase de preconstrucción que tuvo el proyecto.

En el marco de la etapa de construcción 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.

Se abarca entonces, el análisis de la etapa de construcción, la cual inició el pasado 26 de abril de 2016; es así como se verificará la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 024 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

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	El Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada en los términos de la ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.	No. 008 de 2014	Autopista Río Magdalena S.A.S
Interventor	Interventoría integral que incluye pero no se	No. 024	Unión Temporal

	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 correspondiente al corredor denominado "Autopista Río Magdalena 2".	de 2015	Concesiones 4G
Supervisor	Profesional por prestación de servicios. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Autopista Río Magdalena 2.	No. VGC 104 de 2016	Ing. Juan Pablo Nieto Mora

Tabla 2 – Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	PLAZO (meses)	
		Contractual	Plan de obra actual
Iniciación etapa de pre construcción	12 de marzo de 2015	12	13.5 (404 días)
Iniciación etapa construcción	26 de abril de 2016		
- Unidad Funcional 1	26 de abril de 2016	60*	58.27**
- Unidad Funcional 2	26 de abril de 2016	60*	58.27**
- Unidad Funcional 3	26 de abril de 2016	36*	34.27**
- Unidad Funcional 4	26 de abril de 2016	36*	34.27**
Iniciación etapa operación	13 de marzo de 2020	252***	252**

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

** Tiempo del plan de obra del concesionario.

*** 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 la UF4 es la única que ya inició.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Autopista Río Magdalena 2 se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Autopista Río Magdalena 2

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	OHL Concesiones Colombia S.A.S	60%
	OHL Concesiones Chile S.A.	40%
	TOTAL	100%

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

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Empresa	Unión Temporal Concesiones 4G
Representante Legal	Mayron Adalberto Vergel Armenta
Valor inicial del Contrato	\$40.439.864.320

Tiempo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	12-02-2015

Fuente: Información del contrato de Interventoría, contrato 024 de 2015.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A	55%
INCGROUP S.A.S	33%
TOP SUELOS INGENIERIA S.A.S	12%
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 01 de agosto de 2016 y allegado mediante correo electrónico el mismo día.

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 comité de regularización del proyecto en las instalaciones de la ANI el día 9 de agosto 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 y algunos integrantes del equipo de la interventoría; posteriormente se requirió reunión con el líder de apoyo a la supervisión y los ingenieros de apoyo para validar algunas particularidades de la información aportada, la cual se llevó a cabo en la oficina de control interno de la ANI el 12 de agosto, del año en curso.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora el día 19 de agosto 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, construcción, apenas se vienen realizando actividades preliminares para el inicio de construcción; por lo cual no se vio necesaria la 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, numérolas 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 a auditar. (Contrato 008 de 2014, otro sí y otros documentos contractuales)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 024 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.

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

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 – EVCI-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.

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	19/08/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	19/08/2016	8:30 a.m.

² Sistema de gestión documental Interno - ANI

Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica y financiera.	19/08/2016	9:00 a.m.
Aplicación de la MED; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	19/08/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	19/08/2016	5:30 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la Unión Temporal Concesiones 4G 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 febrero a julio de 2016.

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

- Evaluar el inicio de la etapa de construcción y las particularidades de la etapa de preconstrucción.(dificultad en diseños definitivos)
- Licenciamiento ambiental del proyecto.
- Dificultades prediales que atraviesa el proyecto por cuenta de inconvenientes en la UF3.
- Posibles sobrecostos asociados a la activación de riesgo predial, ambiental y redes.
- Sanciones y periodos de cura.

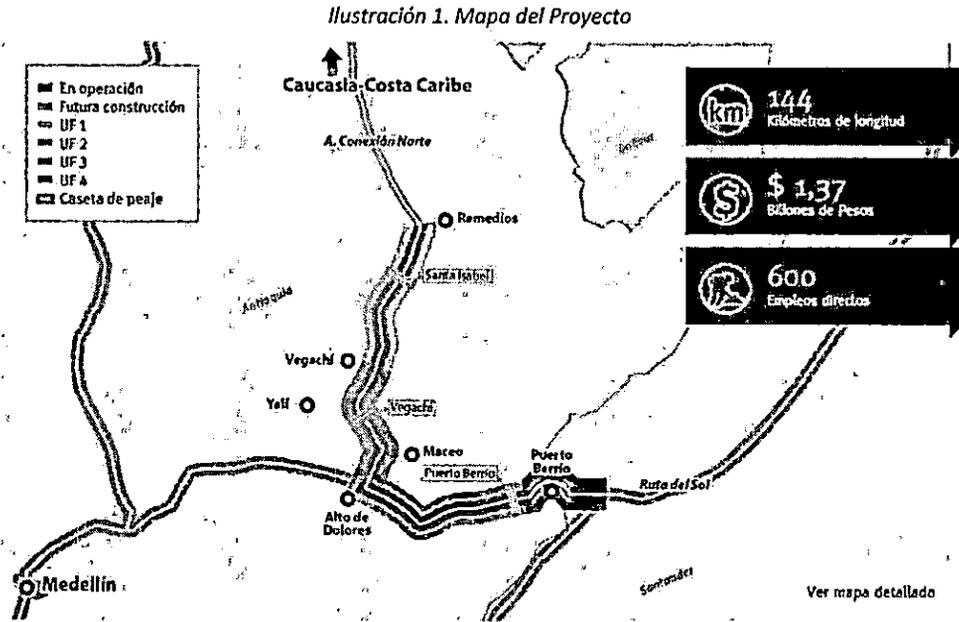
De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

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 filmicos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de iniciativa pública Autopista Río Magdalena 2, hace parte del programa 4G de concesiones viales, el cual fue adjudicado dentro del primer paquete de concesiones determinado como primera ola; está conformado inicialmente por 4 Unidades Funcionales, que a su vez, se constituyen en tramos viales de intervención, 1 intersección a nivel y 2 intercambiadores a desnivel, 1 estación de peaje existente y 2 nuevas estaciones de peaje a construir, además de la construcción de 1 estación de pesaje.

Con una longitud total, origen – destino aproximada de 144km, comprendidos entre Remedios, Antioquia, punto en que se intercepta con el proyecto Autopista Conexión Norte hasta la conexión con el proyecto Ruta del Sol en el departamento de Santander; de igual manera, hacia el occidente conecta con el proyecto IP Vías del Nus en el municipio de Alto de Dolores, Antioquia.



Fuente: Imagen tomada de la página web del concesionario, www.autopistamagdalena.com.co, agosto de 2016

El objetivo de esta concesión es conectar el sur occidente y centro occidente del país de forma directa con el Puerto de Cartagena, el norte del país y el nordeste de Antioquia con la concesión Ruta del Sol a través de Puerto Berrío, proyectando que se convierta en uno de los corredores viales más importantes del país.³

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

Tabla 8 – Descripción de tramos

UNIDADES FUNCIONALES PROYECTO AUTOPISTA RIO MAGDALENA 2				
	UF1	UF2	UF3	UF4
Conexión	Remedios - Vegachí	Vegachí - Alto de Dolores	Alto de Dolores - Puerto Berrío	Variante Puerto Berrío - Conexión Ruta del Sol
Intervención	Construcción Nueva Calzada	Construcción Nueva Calzada	Mejoramiento y Rehabilitación	Construcción y Mejoramiento
Longitud	37 Km	35 Km	47 Km	25 KM
Inicio	PK 34+794 (Vegachí)	Intercambiador Alto de Dolores	Alto de Dolores	Pk 0+000 (Puerto Berrío)
Destino	PK 71+000	Pk 34+794 (Vegachí)	PK 0+000 (Puerto Berrío)	Pk (24+654) Conexión Ruta del Sol
Estación de Peaje	Santa Isabel (Nuevo)	Vegachí (Nuevo)	Existente	No Aplica
Topografía del Terreno	Ondulado	Ondulado	Ondulado	Ondulado

³ Apéndice técnico, contrato de concesión 008 de 2014

Vel. Diseño	80 Km/h	80 Km/h	80 Km/h	80 Km/h
-------------	---------	---------	---------	---------

Fuente: Presentación de la supervisión, 12 de agosto de 2016.

El alcance físico del contrato comprende 144Km. de concesión, de los cuales 87km son de vía nueva bidireccional y 47km de mejoramiento y rehabilitación, además de prever el nuevo puente sobre el Río Magdalena de aproximadamente 1.480m y la variante a Puerto Berrio que prevé alrededor de 15km de vía nueva.

Es importante señalar que esta iniciativa pública dio inicio en el mes de marzo de 2015, asumiendo la operación parcial del corredor, llevando a cabo un mantenimiento rutinario y verificando condiciones de operación, al igual que garantizando unos estándares mínimos para su posterior intervención; de la misma manera, es de resaltar que el peaje que allí se encuentra funcionando, sólo entró 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.

El pasado 26 de abril de 2016, inicia la etapa de construcción del proyecto, arrancando por la unidad funcional 4, que prevé 36 meses de intervención (3 años), siendo esta la primera unidad funcional en tener los prerrequisitos de inicio listos, además de ser la que establece la obra más destacada del proyecto la cual es el puente sobre el Río Magdalena.

Las Unidades Funcionales 1, 2 y 3; aun no comienzan debido a diferentes particularidades; para la UF1 y UF2 debido a que los diseños no fueron aprobados por interventoría, fue necesario realizarlos nuevamente y apenas están en revisión; conforme a esto, también fue necesario hacer modificación a la licencia ambiental inicialmente generada para que adopte estos cambios. La UF3 se encuentra en la definición de su adquisición predial, la cual ha generado bastantes dificultades por el mejoramiento de trazado a realizar y el otro si suscrito para menor adquisición predial.

El proyecto ha tenido dificultades en materia ambiental que derivaron en la ampliación de la etapa de preconstrucción de 12 a 13,5 meses; esto sin embargo, no generó ninguna ampliación en tiempo del contrato para su etapa de construcción; en lugar de esto, se redujo la holgura de la etapa constructiva en 1,5 meses, y a su vez, de los tiempos de las unidades funcionales definidos inicialmente que están entre 3 y 5 años.

La demora en el trámite de obtención de las licencias y permisos ambientales fue determinante en el tardío inicio de la etapa de construcción; en el acta de inicio de ésta, la cual fue incluso generada con posterioridad a los 12 meses previstos para preconstrucción, se establece un término adicional de 2 meses para obtener las licencias y permisos faltantes de la UF4, con la cual el concesionario piensa iniciar. A todas luces, para la oficina de control interno, definir un inicio de esta etapa bajo estas condiciones, no es lo adecuado; ya que el proyecto, si bien firmó acta de inicio en abril, siendo el mes de agosto no ha iniciado su ejecución física y lleva 4 meses en preliminares, los cuales distan de la realidad de la etapa de construcción y evidencian la disminución del plazo para la ejecución de las obras de la UF4, debido a que el tiempo ya está contando.

Se ha evidenciado una gran dificultad a nivel predial en la unidad funcional 3, debido a predios necesarios para el mejoramiento del trazado que están invadidos, además de que la franja predial

dispuesta en el contrato es muy amplia para dicho sector y se requirió un ajuste, mediante otro sí, con el fin de no disparar los costos asociados a la adquisición y permitir avanzar de manera más ágil a fin de poder iniciar la ejecución de obras en este tramo.

La etapa de preconstrucción ya culminó; no se cumplieron los plazos previstos para cada uno de los entregables en virtud de lo previsto en el contrato, lo cual incidió en la tardía firma de inicio de la etapa de construcción; sin embargo, y a pesar de que se demoró el inicio de esta etapa no se amplió el plazo final de la etapa constructiva lo cual es acertado y coherente siendo que las demoras fueron por parte del concesionario en el licenciamiento ambiental.

6.3 Temas abordados de manera específica

6.3.1 Evaluar el inicio de la etapa de construcción y las particularidades de la etapa de preconstrucción.(dificultad en diseños definitivos)

El acta de inicio de la etapa de construcción del proyecto auditado suscrita el 26 de abril de 2016, no se sujeta a los criterios establecidos para la firma de aquella, en tanto que fija unos condicionamientos y plazos superiores asociados al otorgamiento de licencias y permisos ambientales, los cuales deberían estar listos para dicha fecha de inicio.

Fuera de lo anterior, el plazo extendido para el otorgamiento de las licencias y permisos se violó, porque el concesionario tardó más de un mes adicional para obtenerlas, lo cual naturalmente originó un desplazamiento del cronograma, que reduce el margen de tiempo para el concesionario en la ejecución de la etapa de construcción.

La ANI y la interventoría acordaron con el concesionario que este tiempo adicional en que se extendió la etapa de preconstrucción no incidirá en el tiempo final de la etapa preoperativa (preconstrucción + construcción) y continuara siendo de 6 años.

Para la UF3, se requirió de un ajuste de tipo predial en la concepción del proyecto, ya que la adquisición predial se redujo en la margen de ancho de vía a adquirir, lo cual generará importantes ahorros en dicho rubro, que incidirán en la no activación del riesgo en rango superior al 200%; este ajuste será determinante, junto a una delicada identificación y adquisición para la zona, en la cual abundan las invasiones ilegales y termina siendo una complejidad mayor para el proyecto.

Observamos con preocupación que el concesionario violó una prohibición contenida en las especificaciones del alcance técnico al contemplar en el diseño definitivo una vía existente departamental en las UF1 y UF2 que no estaba prevista abarcar para el proyecto, lo cual genera un reproceso en cuanto al otorgamiento de las licencias ambientales.

El proyecto ha sufrido una optimización del trazado y sus estructuras relevantes (túneles, viaductos y puentes) que, al revisarse, generan un impacto en las expectativas de la comunidad, lo cual a nuestro juicio, merece, por lo menos, resocialización del proyecto y no solamente una justificación

ingenieril que abarque las características geométricas de la vía (radios de curvatura y velocidad de diseño).

6.3.2 Licenciamiento ambiental del proyecto

El licenciamiento ambiental del proyecto fue una de las mayores dificultades para el inicio de la fase constructiva del mismo; si bien este proyecto contempla dos unidades funcionales completamente nuevas, para estas fue necesario llevar a cabo un licenciamiento completamente nuevo en donde el diseño geométrico propuesto por la concesión se plasmó por una vía existente de la gobernación de Antioquia, la cual no está dentro del alcance del proyecto; por tal motivo, fue necesario plantear una modificación a la licencia de estas 2 unidades funcionales.

Para las unidades funcionales 3 y 4, el planteamiento fue solicitar el Programa de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA, por ser corredores actualmente construidos y que las labores a ejecutar en ellos son principalmente de mejoramiento y rehabilitación; con excepción de la variante y el nuevo puente sobre el Río Magdalena, pertenecientes a la UF4, que requirieron licenciamiento ambiental por ser obra nueva dentro de la unidad funcional.

La unidad funcional por iniciar dentro del plan de obras es la UF4; sin embargo, una vez suscrito el acta de inicio de la etapa se dejaron notas asociadas a la obtención de la licencia ambiental de la UF4 subsector 1, levantamiento de veda nacional UF4 subsector 2, permiso de aprovechamiento forestal para la UF4 subsector 2 y permiso de ocupación de cause para UF4 subsector 2; esto condicionó totalmente el inicio de las obras y quedó sujeto a la obtención de estos dentro de los 2 meses siguientes a la suscripción del acta.

En el tiempo adicional otorgado para superar estos trámites no se logró expedir ninguno de los anteriormente descritos, lo cual dio origen al inicio de un proceso de incumplimiento el cual no llegó a multa, debido a que mientras se adelantaba el mismo se conminó. Las autoridades ambientales correspondientes emitieron la expedición de la licencia y los permisos pendientes semanas después de lo acordado.

La tardanza que evidenció el concesionario en la presentación de los documentos asociados al licenciamiento incidió totalmente en que el cronograma previsto no se cumpliera; el desfase yace desde la etapa de preconstrucción, en donde se dilató en aproximadamente 3 meses la presentación de la documentación, aunado a que la firma consultora contratada por la concesión para adelantar estos licenciamientos no cumplió con el trámite y fue necesario contratar una firma diferente en el proceso, lo que derivó en replanteamientos para el proceso, tanto de licencias como de permisos ambientales, ocasionando un perjuicio directo en el proyecto que apenas se está terminando de dilucidar para el inicio de las obras.

Paralelamente las modificaciones de la licencias ambientales de la UF1 y UF2 cursan los trámites respectivos, luego de sus otorgamientos iniciales por la autoridad ambiental y debido a que el trazado geométrico fue objetado por la interventoría y avalado por la ANI ya que se planteó sobre una vía de la gobernación de Antioquia no correspondiente al proyecto, se espera que finalizando el

presente año se apruebe obtener dicha modificación por la autoridad ambiental respectiva y el inicio de estas unidades funcionales se de en el primer trimestre de 2017 conforme lo planteado en el plan de obras.

6.3.3 Dificultades prediales que atraviesa el proyecto, por cuenta de inconvenientes en la UF3

La unidad funcional 3 comprende 47km entre Alto de Dolores y Puerto Berrio, departamento de Antioquia; en este tramo del proyecto el concesionario como plus para ganar el contrato de concesión ofreció llevar a cabo el mejoramiento en 33 puntos álgidos de la vía, optimizando el trazado y permitiendo cumplir las especificaciones técnicas del contrato en temas como velocidad de diseño y radios de curvatura; esto necesariamente le sugiere la compra de predios para llevar a cabo dicho mejoramiento.

El contrato suscrito plantea una compra bastante extensa de predios a lo ancho del corredor actual, con miras a dejar planteado el diseño y la adquisición predial de las segundas calzadas en el corredor; por esta razón, se definió mediante otro si disminuir las áreas a adquirir en esta unidad funcional, ya que siendo mejoramiento a realizar no requiere sobre anchos tan amplios como lo son los de vía nueva y se puede manejar de esta manera sin disminuir las especificaciones de la vía ni su alcance. De esta manera, se disminuye el costo por adquisición predial aliviando de gran manera este rubro que, según estimaciones de la interventoría, está sobrepasando inicialmente el riesgo predial por sobrecosto en más del 120%.

En la UF3 se encuentran una gran cantidad de invasiones sobre predios estatales que han de recuperarse, lo cual requiere un gran empeño de las áreas jurídicas, sociales y prediales para el manejo de la situación de la zona.

6.3.4 Posibles sobrecostos asociados a la activación de riesgo predial, ambiental y redes.

La activación de algunos riesgos asociados al proyecto prevé su adecuada estimación para cuantificar la incidencia en el mismo; es por esto que la interventoría se encuentra recopilando y analizando los posibles sobrecostos que incurrirá el proyecto derivado de situaciones de índole predial, ambiental y redes.

Se tienen valores estimados para cubrir los costos prediales, ambientales y de redes de la siguiente manera según el contrato de concesión:

Tabla 9. Alerta temprana por cuantificación de riesgos

Fondeo subcuenta por	Valor Asignado en el contrato	Valores dados por el concesionario (inicialmente)	% respecto al valor estimado
Redes	\$13.612.302.977	\$ 16.000.000.000*	118%
Predios	\$38.600.709.480	\$ 58.000.000.000*	150%
Compensación ambiental	\$13.531.375.848	\$ 15.000.000.000*	111%



Fuente: Contrato 008 de 2014, Parte especial, numeral 4.5 Fondeos subcuenta patrimonio autónomo.

Reuniones con supervisión 12 de agosto y con interventoría 19 de agosto de 2016.

*Valores aproximados aportados por interventoría y supervisión en la auditoría que se encuentran en revisión y validación; se vienen optimizando y por esto los valores no demandan valores superiores al 200%.

Se puede advertir de manera temprana la necesidad de recursos adicionales por cuenta de la activación de riesgos prediales, se denota entonces una deficiente cuantificación por parte del estructurador en estos aspectos ya que el proyecto no solo prevé la adquisición de los predios para mejoramiento y vía nueva, sino también dejar prevista la adquisición para la nueva doble calzada proyectada hacia futuro.

Los predios definidos para el proyecto actualmente son 631 en los cuales se optimizarán por cuenta del otro si 7, el cual establece una reducción de adquisición de la franja de vía por tratarse de una vía que será objeto de rehabilitación y mejoramiento en 33 puntos críticos definidos por el concesionario y que disminuyen de manera importante el costeo predial asociado a la adquisición el cual arrojaba estimaciones superiores a los \$100.000 millones de pesos y desbordaba la capacidad del estado en asumir esta activación del riesgo.

Es importante señalar que se ha venido trabajando por parte de la interventoría y la ANI en la optimización de estos recursos a fin de establecer el menor sobrecosto asociado a la activación de los riesgos valorables del contrato ya que en estos las contingencias establecidas no alcanzan a cubrir porcentajes exorbitantes en dicha materia, más aún cuando es viable hacer uso de alternativas de optimización.

6.3.5 Sanciones y periodos de cura generados al proyecto

El proyecto ha tenido diversos y diferentes periodos de cura requeridos por la interventoría a fin de apremiar al concesionario al cumplimiento derivado de sus obligaciones contractuales; los diferentes señalamientos hacia el concesionario vienen siendo plasmados a lo largo del tiempo transcurrido del contrato, tanto en etapa de preconstrucción como de construcción, a continuación se presenta una tabla con el seguimiento descrito por la interventoría con la trazabilidad de cada uno de los periodos y los tiempos de interacción con las partes.

Tabla 10. Periodos de cura, cronograma de incumplimientos Autopista Río Magdalena SAS - Contrato APP No. 008 de 2014

		Interventoría notifica al concesionario dando término perentorio (a criterio de la Interventoría)	Interventoría solicita a la ANI aprobar plazo de cura	ANI aprueba o no plazo de cura	Interventor informa al concesionario otorgamiento plazo de cura para el cumplimiento de obligación	Concesionario responde requerimiento	Interventoría informa a la ANI si el concesionario cumplió la obligación en el plazo de cura, en caso de no haberla cumplido solicita a la ANI iniciar proceso de multa	ANI inicia proceso de multa cita audiencia al concesionario	ANI celebra audiencia	ANI emite resolución de sanción / multa
1	Estudios y Diseños UF 1 y UF 2	04/02/2016	09/03/2016; periodo de Cura de 15 días.	10/03/2016; la ANI aprueba.	11/03/2016	28/03/2016	01/04/2016; persistencia del incumplimiento	21/04/2016; el Concesionario envía estudios y diseños ajustados.	25/04/2016; se sanea el incumplimiento.	
2	Entrega Plan de Obras	18-dic-15	11/02/2016; 3 días hábiles.	12/02/2016; la ANI aprueba.	15-feb-16	No responden al requerimiento	26-feb-16	21/04/2016; El Concesionario emite Plan de Obras ajustado.	25/04/2016; la Interventoría presenta No Objeción al Plan de Obras.	
3	PLAN DE RESPONSABILIDAD AMBIENTAL Y SOCIAL - PRAS	27/10/2015; plazo de tres (3) días hábiles.	29/12/2015; 5 días.	30/12/2015; la ANI aprueba.	30/12/2015; periodo de cura de 5 días hábiles.	07/01/2016; el Concesionario envía PRAS ajustado.	03/02/2016; no cumple la obligación.	05/02/2016; el Concesionario da respuesta a las observaciones realizadas por la Interventoría.	01/03/2016; que la Interventoría manifiesta iniciará proceso de imposición de multa	03/03/2016; el Concesionario manifiesta su desacuerdo con el proceso de cura. 17/03/2016; la Interventoría informa al Concesionario que procederá a informar a la ANI sobre la persistencia del incumplimiento. 09/03/2016; solicita a la Interventoría indicar a la ANI si es necesario el inicio del proceso sancionatorio. 17/03/2016 se informa a la ANI sobre la persistencia del incumplimiento. 06/04/2016; el Concesionario

										presenta el documento ajustado. 11/04/2016; la Interventoría manifiesta No Objeción al PRAS.
4	Obligaciones ambientales. (Literal "(f)" del Numeral 6.1 de la Parte Especial del Contrato de Concesión.	18-feb-16	06/04/2016; 20 días de periodo de cura.	25/04/2016; la ANI aprueba periodo de cura.						
5	Pago de salarios, prestaciones sociales y parafiscales (Literal (p) de la Cláusula 6.1 de la Parte Especial del Contrato de Concesión.	17-mar-16	07/04/2016; periodo de cura de 5 días.	25/04/2016; la ANI aprueba periodo de cura.	27-abr-16	02-may-16	16-may-16	23-may-16	12/08/2016; La ANI cita a Audiencia.	
6	Gastos de Patrimonio Autónomo	04-dic-15	14/06/2016; plazo de cura de 15 días calendario.	28/06/2016; la ANI aprueba.	30-jun-16	18/07/2016; Se realizará Otrosí.				
7	Estimativo PCSE	22-jun-16								
8	No ajuste de Pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual y de Obras de Construcción	31-mar-16	08/07/2016; periodo de cura de 5 días.	26/07/2016; la ANI presenta Objeción al plazo de cura, toda vez que el incumplimiento se encuentra saneado. Se presentó las pólizas ajustadas mediante carta Rad. No. 2016-409-059021-2 del 12-jul-2016.						
9	Instalación Paneles LED.	13-jun-16	07/07/2016; plazo de cura de 10 días.	26/07/2016; la ANI aprueba.	28-jul-16	08-ago-16				

Fuente: Cronograma de incumplimientos a fecha 19 de agosto de 2016, Unión Temporal Concesiones 4G.

Se evidencia que el concesionario viene con diferentes tipos de incumplimientos al contrato de concesión, las alertas y periodos de cura han dado cabida a conminar gran parte de estos incumplimientos derivados de faltas de entrega de productos en tiempo, objeciones a productos entregados, entre otras faltas al cumplimiento cabal del contrato suscrito.

Se evidencia de igual manera y con preocupación para esta oficina que desde la solicitud del periodo de cura del interventor hasta una posible sanción al concesionario los tiempos de respuesta por ANI son excesivos y permiten conminar al concesionario, inclusive, hasta en meses posteriores al requerimiento presentando por la interventoría convirtiendo de esta manera que la figura de periodo de cura se convierta en la posibilidad de un plazo adicional excesivo para que el concesionario pueda cumplir sus obligaciones de diferente índole sin que este sea multado o sancionado según las herramientas que permite el contrato mismo, de esta manera los tiempos excesivos de incumplimiento se subsanan sin que ello de a lugar a perjuicios al concesionario que viene incumpliendo reiteradamente.

A juicio de esta oficina se requiere que los procesos de incumplimiento sean mucho más expeditos a fin de apremiar de manera drástica las sanciones a que sea lugar por las actuaciones del concesionario y que no se permita dilatar de tal manera estos trámites que generan desgastes administrativos tanto en las interventorías como en la ANI, además de que es necesario que para este tipo de concesionarios se apliquen las sanciones correspondientes que permitan alertar al mismo sobre el no cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

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 Río Magdalena 2, 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 la etapa de preconstrucción y ya en los primeros meses de la fase de construcción 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 Unión Temporal Concesiones 4G para la actual auditoría, la cual evaluó ocho (8) componentes y determinó una calificación de **71,78** sobre 100, resultado global, realizada el mes de agosto de 2016.

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

Tabla 11. 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 agosto de 2016:



Tabla 12. Resultados de calificación MED de agosto de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Autopista Río Magdalena 2
Nombre Interventoría del proyecto	Unión Temporal Concesiones 4G
No. Contrato Interventoría	024 de 2015
Fecha de Evaluación	19 de agosto de 2016

0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				73,56	
02	Gestión Técnica				70,69	
03	Gestión Financiera				70,31	
04	Gestión Jurídica				71,57	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				70,28	
06	Gestión Ambiental				73,58	
07	Gestión Social				74,25	
08	Gestión Predial				70,05	
Promedio General =		71,78				

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

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 19 de agosto 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 2014.

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: 73,56

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, lo cual permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control, para este particular se resalta el personal adicional de la interventoría en lo que compete a riesgos del proyecto y su revisión periódica hacia la activación.

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; sistema de gestión de calidad completo y acorde a las necesidades del proyecto; el programa de capacitaciones evidencia actualizaciones en temas transversales del proyecto como el tema sancionatorio, seguridad industrial con énfasis de trabajo en altura por lo previsto en el proyecto, entre otras, además de las que se disponen por la ARL.

El control de plazos del proyecto ha sido de gran dificultad por la tardía entrega de productos del concesionario además de la calidad de los mismos, específicamente en temas tan definitivos como los licenciamientos ambientales; esto condujo a la firma del acta de inicio de la etapa constructiva fuera del plazo estimado por la ANI y bajo notas con condiciones para la expedición de licencias y permisos; esto compromete los tiempos del proyecto y advierte demoras en el mismo por causas no imputables a interventoría; sin embargo, se debe apremiar bajo el esquema sancionatorio de

manera más expedita para dejar precedentes sobre los incumplimientos q se vienen presentando que impactan en el cronograma general del proyecto.

Se evidencia un acertado manejo al control de riesgos del proyecto, generando matrices de control y análisis a las mismas de manera específica mensualmente, 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 indicadores de gestión de acuerdo a cada uno de los componentes, esto precisa un control estricto sobre las actividades realizadas y por realizar periódicamente; permitiendo dar un análisis minucioso de lo que viene realizando la interventoría en el contrato suscrito además que se evidencia claramente en el informe mensual. Se requiere verificar las periodicidades del control de indicadores para permitir controlar mas estrictamente sus resultados, gran parte de estos se miden semestralmente y no muestran un análisis claro sobre sus resultados con miras a acciones a plantear.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 70,69

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta el consorcio de la interventoría a las actividades de pre construcción y construcción recientemente iniciada en la concesión.

Se implementó desde el inicio del proyecto un plan general de intervención del corredor, 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 UF3 y UF4, permitiendo tener un corredor transitable con condiciones de operación adecuadas.

Se llevó a cabo un inventario general del proyecto muy detallado de la infraestructura recibida, con lo cual la interventoría pudo establecer de manera gráfica y cualitativa las condiciones entregadas de la vía al concesionario, dejando de esta manera la línea base del corredor y el estado de recibo.

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 no es muy alto las condiciones de operación están dadas bajo los parámetros del contrato.

Debido a que actualmente no han iniciado las labores de intervención sobre la UF4, definida como la unidad funcional que inicia obras según el plan de obras aprobado por interventoría, se resalta que los tiempos transcurridos desde la firma del acta de inicio son casi de 5 meses y únicamente se han desarrollado labores de preliminares que no aportan un avance significativo para el proyecto y las respectivas unidades funcionales; razón por la cual preocupan los tiempos de la UF4 ya que actualmente restan tan solo 2 años y 7 meses, generando una menor holgura para el cumplimiento de las obras a realizar.

Se evidencia una adecuada señalización y demarcación en las unidades funcionales que tienen operación actualmente, se resalta la forma como la interventoría logró que el concesionario acatará recomendaciones para el restablecimiento de la demarcación del corredor siendo que esto no estaba explícito en el contrato, 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.

El CCO provisional y base de operación que actualmente se tiene en el peaje de Puerto Berrio carece de las condiciones mínimas contractuales y requiere del equipamiento mínimo para poder cumplir con lo estipulado contractualmente, es necesario establecer de manera más estricta las condiciones y equipamiento necesario mientras se construye el CCO definitivo y se prestan los servicios necesarios.

Es necesario que la interventoría lleve a cabo un seguimiento riguroso y pormenorizado del cumplimiento del plan de obra y se evidencie en el informe mensual, con tableros de control gráfico y porcentual, con curvas de avance por actividades que permitan evidenciar el cumplimiento del cronograma de obra que viene teniendo el proyecto. No es claro en el informe el avance del plan de obras sin perjuicio de que el comienzo de intervenciones aún no ha comenzado, no se denota el seguimiento particular a las actividades preliminares que viene haciendo el concesionario.

Se resalta la verificación técnica realizada en la etapa de pre construcción que permitió evidenciar las falencias presentadas en los diseños planteados por el concesionario, lo cual dio lugar a observaciones y necesidad de ajuste de los mismos para decretar la no objeción; de la misma manera se resalta la objeción a los diseños de la UF1 y UF2 por no cumplir con el trazado previsto, situación que generó el rediseño de la misma para su adecuado cumplimiento y que actualmente se encuentra en ajustes.

7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

Calificación obtenida: 73,58

Para este componente se resalta la manera en que se adelantaron los trámites de licenciamiento ambiental, si bien no se obtuvieron las licencias en los tiempos estimados la interventoría realizó el

seguimiento exhaustivo para dicho fin evidenciando falencias graves del concesionario para su consecución lo cual derivó en un proceso sancionatorio para el concesionario que se encuentra en curso. Actualmente ya se cuenta con las licencias y permisos para el inicio de las obras en las unidades funcionales 3 y 4; y se trabaja en la aprobación de las modificaciones de las unidades funcionales 1 y 2 debido a la objeción en los diseños y el cambio en el trazado de estas.

Es importante recalcar el seguimiento de la interventoría respecto a los procedimientos dispuestos para los trabajos a iniciar en virtud del componente de seguridad industrial y salud ocupacional, debido a que se iniciará con los trabajos del puente sobre el Río Magdalena donde el programa debe contemplar las medidas de precaución y control necesarias para llevar a cabo adecuadamente estas obras. Es importante que el concesionario actualice el manual de seguridad industrial, más allá de que se evidencia que los trabajos que se adelantan son seguros es necesario adoptar las medidas necesarias para que se den las actualizaciones necesarias en dicho documento.

Se han adelantado labores de preliminares que son viables con los permisos y licencias que actualmente tiene el proyecto; sin embargo, a la fecha ya se expidieron y ratificaron los permisos necesarios para el inicio formal de las obras previstas como lo son la variante de Puerto Berrio y el puente sobre el Río Magdalena lo cual está estipulado en el plan de obra actualizado.

Debido al trámite de modificación de la licencia ambiental de las UF1 y UF2, se requiere que la interventoría cuantifique de manera parcial el impacto presupuestal que tendrán las compensaciones ambientales a fin de establecer más claramente lo que le costará al proyecto estas compensaciones y si están dentro de los rangos presupuestales establecidos o si se advierte una activación del riesgo que impacte los intereses de la entidad.

7.1.4 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 74.25

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 1 y 2 confluyen en sitios de zona roja, mientras que las unidades 3 y 4 en un trayecto con bastante influencia poblacional, a lo largo de un corredor ciertamente invadido y una población de gran injerencia como lo es Puerto Berrio.

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 PQR se denota de una manera muy eficaz, dado los controles y aseguramientos brindados por la interventoría a la solución de inquietudes generadas por la comunidad; si bien el número de PQR's es alto el manejo que se le ha dado a las mismas es acertado por los tiempos de respuesta generados y la claridad de la información aportada, al momento de realizar la auditoría se tenía el 98% cerradas y 2% en trámite, de las aproximadamente 200 que tenía el proyecto.

El tema de empleo para el proyecto concentra dificultades importantes, si bien el concesionario viene cumpliendo con el porcentaje mínimo de vinculación de mano de obra se han presentado dificultades en la zona de Puerto Berrio por cuenta de asociaciones de desempleados en su mayoría provenientes del sector petrolero que solicitan sean empleados a como dé lugar sin pasar el proceso respectivo y las capacitaciones técnicas que da el SENA en el marco del programa 4G; siendo una zona de orden público complicado es de vital importancia el manejo a darse en la zona a fin de seguir los procedimientos adecuados de vinculación de personal.

Es necesario que la interventoría lleve a cabo un acompañamiento cuidadoso a la concesión en el procedimiento de adquisición predial de la UF3 que tiene una gran cantidad de invasiones del corredor, lo cual amerita un tratamiento especial dependiendo del tipo de compensación que se maneje a fin de no alterar de manera significativa el avance del proyecto por cuenta de esta incidencia social además de la minería ilegal que se encuentra en la zona.

7.1.5 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 70,05

En relación al componente predial, se presenta un buen trabajo logrado para la disponibilidad predial en las unidades funcionales a iniciar, si bien ha sido un tema dispendioso desde la verificación documental ya que el proyecto contempla una adquisición predial muy grande (proyecto completo en calzada sencilla bidireccional, y la compra de predios de la futura ampliación a doble calzada); esta definición predial ha generado variación en la cantidad de predios y la definición de la franja a adquirir de manera más particular.

Para la UF3 fue necesario en pro del proyecto ajustar la franja de adquisición predial y disminuir su ancho de corredor, lo cual establece el otro si 7 donde se precisa reducir para esta UF la adquisición de una franja de 60m a una de 30m lo que impactará positivamente el presupuesto de los predios a adquirir bajando de aproximadamente \$119.000 millones a \$52.000 millones y en una cantidad de 400 predios a aproximadamente 279, generando un menor impacto en la activación del riesgo predial.

La situación presentada en la UF3 con respecto a predios invadidos y que son de la nación es delicada, la cuantificación arrojó que hay 53 predios de INCODER con este tipo de incidencia y que su procedimiento debe ser de acompañamiento social a compensación y/o reubicación pero que deben instaurarse de igual manera las querrelas policivas que se requieran, el Estado no puede comprar predios que son del mismo Estado y en este sentido es determinante revisar

cuidadosamente esta situación por parte de la interventoría, a fin de no cometer alguna adquisición inapropiada.

7.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 70,26

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 Puerto Berrio el 18 de abril de 2016, ya que este venía siendo operado por un contratista del INVIAS.

El tráfico que registra este peaje contempla un aproximado de 45.000 vehículos/mes en los que el TPD oscila en alrededor de 1500 vehículos, en su mayoría es tráfico liviano de categoría 1 y categoría 2, generando casi el 80% del flujo vehicular del corredor. El proyecto mantiene un tráfico bajo actualmente y su gran aportante son los vehículos pesados, por lo cual los eventos externos afectan de manera directa este flujo como sucedió con el paro de transportadores y la disminución de tráfico derivado del petróleo, esto genera un control adecuado por parte del concesionario y la interventoría quien ya cuenta con los equipos y herramientas necesarias para su control.

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 auditorias de peajes.

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, de igual manera junto a este se encuentran las instalaciones del CCO provisional del concesionario que está siendo adecuado.

Es importante insistir con la concesión y la ANI, la definición de sobrantes y el estado de tarifas por cuenta de que INVIAS tenía unos tratamientos especiales que no se contemplan dentro del contrato de concesión y pueden afectar de manera progresiva el recaudo del peaje.

7.1.7 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 71,57

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:

- Inicio de 9 procesos sancionatorios, empezado por el periodo de cura debido los diferentes incumplimientos que ha presentado el concesionario.

- Se ha brindado el apoyo jurídico necesario para la entidad en virtud de los otros sí generados para el contrato, con gran relevancia el predial que genera una determinación importante para una menor adquisición predial en la UF3 sin que incida en el alcance del proyecto.
- Se mantiene una matriz de trazabilidad de los periodos de cura con el procedimiento y evidencias que permiten llevar un control muy claro al respecto, dejando ver el estado actual de las actuaciones de cada uno.
- 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 un rediseño de dichas unidades funcionales.

Es necesario apremiar de manera drástica el cumplimiento del concesionario basados en el plan de obras aprobado, debido a la holgura ya tomada desde abril a la fecha la insistencia por el cumplimiento de las plazos allí definidos debe ser de especial seguimiento a fin de no incurrir en incumplimientos.

7.1.8 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 70,31

Se evidencian controles adecuados respecto al manejo financiero del proyecto donde se denotan importantes novedades como lo son la definición de bienes revertibles a la nación por parte del concesionario ya que no es claro, es importante hacer un especial seguimiento al desembolso del cierre financiero el cual no se ha dado y se requiere para el financiamiento de las obras más complejas a iniciar como lo son el puente sobre el Río Magdalena y la variante de Puerto Berrio ya que esta adquisición predial es importante.

Se han dado los aportes de *equity* y fondeos e las subcuentas sin novedades; se cumplieron las condiciones financieras precedentes al inicio de la etapa de construcción sin dificultades; los controles a informes de fiducia se han dado sin grandes novedades y la interventoría controla acertadamente los diferentes temas hacia el proyecto; con el inicio de las obras ya se activará de manera más dinámica los controles asociados a cada unidad funcional.

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 evidencia dentro del informe de interventoría un seguimiento detallado al plan de obra del concesionario; si bien se encuentra en etapa de preliminares, es necesario hacer un seguimiento específico con gráficos, curvas de avance programado vs ejecutado, porcentajes de avance o retraso, entre otras metodologías de reporte.
2. En la página web de la interventoría no se encuentran los datos de la oficina de campo ni correo electrónico de contacto, considerados datos importantes para la interlocución, lo cual resulta ser definitivo para poder comunicarse con la interventoría y lo precisa el plan de cargas en su aparte "5.3.3 Funciones Generales...(a) Área Administrativa... Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto...". De la misma manera, es necesario clasificar temporalmente el registro fotográfico de la página porque no se sabe a qué periodo de tiempo corresponde.
3. No se viene generando un estricto control a las invasiones en el corredor particularmente en la UF3 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 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 generados al proyecto e integrantes del equipo del proyecto (datos de contacto del personal del concesionario, interventoría y ANI). En la sección aparte del proyecto se encuentran muchas carpetas sin información que generan incertidumbre sobre si dichos documentos existen.
2. Los tiempos asociados a periodos de cura y el seguido incumplimiento presentado por el concesionario, evidencia un manejo muy laxo por parte de la ANI donde se tardan tiempos excesivos en las actuaciones de la entidad. No se observa cómo la supervisión da celeridad a los trámites para las sanciones correspondientes, siendo que la interventoría alerta y actúa de manera ágil al respecto con fundamentos suficientes. Se presenta a continuación una compilación de las demoras para la solución de incumplimientos.

Tabla 13. Tiempos transcurridos para conminación de incumplimientos

Tipo de solicitud	Otorgamiento de periodo de cura por la ANI	Última actuación previa sanción o multa por la ANI	Tiempo transcurrido
Estudios y diseños UF1 y UF2	10 de marzo de 2016 (15 días de periodo de cura)	25 de abril de 2016, se sana incumplimiento	1 mes y 15 días, se soluciona el inconveniente.
Entrega Plan de obra	12 de febrero de 2016 (3 días de periodo de cura)	25 de abril de 2016, se sana incumplimiento	1 mes y 15 días, se soluciona el inconveniente.
Plan de Responsabilidad Ambiental y Social - PRAS	30 de diciembre de 2015 (5 días de periodo de cura)	11. de abril de 2016, se da la No objeción al PRAS	3 meses y 12 días, se soluciona el inconveniente.
Obligaciones ambientales. (Literal "(f)" del Numeral 6.1 de la Parte Especial del Contrato de Concesión.	25 de abril de 2016 (20 días de periodo de cura)	No se reporta información al respecto	No se reporta información al respecto
Pago de salarios, prestaciones sociales y parafiscales (Literal (p) de la Cláusula 6.1 de la Parte Especial del Contrato de Concesión.	25 de abril de 2016 (5 días de periodo de cura)	12 de agosto de 2016, se cita a audiencia.	3 meses y 17 días, NO se soluciona aún el inconveniente.
Gastos de Patrimonio Autónomo	28 de junio de 2016 (15 días de periodo de cura)	18 de julio de 2016, se genera otro sí al respecto	20 días, se soluciona el inconveniente.
Estimativo PCSE	22 de junio de 2016	No se reporta información al respecto	No se reporta información al respecto.
No ajuste de Pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual y de Obras de Construcción	08 de julio de 2016, solicitud de 5 días de periodo de cura	12 de julio de 2016, se conmina ajustando las pólizas.	4 días, se soluciona el inconveniente.
Instalación Paneles LED.	26 de julio de 2016, (10 días de periodo de cura)	08 de agosto de 2016, concesionario responde	12 días, NO se soluciona aún el inconveniente.

Fuente: Elaboración propia a partir de información dada por la interventoría, Agosto de 2016

Es importante anotar que justamente el Art. 86 de la ley 1474 de 2011, previó el procedimiento sancionatorio contractual expedito, mediante audiencias, para aligerar tales procesos.

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. Validar los posibles sobrecostos por activación de riesgos que suministre el concesionario en materia de compensación ambiental, traslado de redes y predios. Temporalmente la interventoría solo pone en alerta el tema predial pero es necesario revisar los demás.
2. Validar un plan de contingencia del concesionario respecto de los posibles atrasos de la UF4, ya que han transcurrido 4 meses desde su inicio y solo se ha adelantado actividades de preliminares; para esta unidad funcional, solo restan 2 años y 8 meses, lo cual en términos de holgura permite determinar que el concesionario tiene un calendario más apretado para cumplir con la ejecución de obra dispuesta para dicho tramo.
3. Se recomienda adelantar de manera cuidadosa, pero con prontitud, la disponibilidad de los predios de la UF3 los cuales presentan el menor avance en materia predial y se tienen las consideraciones del otro si 7.
4. 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.
5. 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.
6. 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.

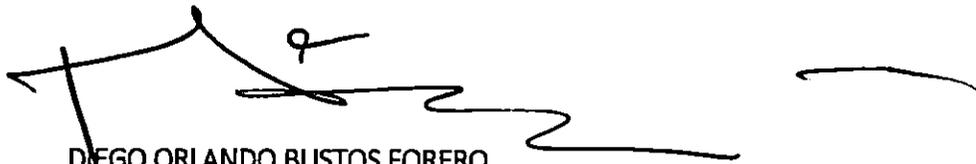
8.2.2 Para la Supervisión

1. Verificar de manera especial los predios definidos por INCODER en la UF3 como predios de la nación a recuperar y no aprobar posibles ofertas para la adquisición de dichos predios q plantee el concesionario.
2. Mantener un acercamiento especial sobre las posibles compensaciones y traslados de los poseedores de la UF3, ya que el impacto social de esta área de influencia puede repercutir negativamente en el plan de adquisición predial para el proyecto, además de elevar los costos de compensación para las familias que viven en esta zona

8.3 Buenas Prácticas y Observaciones:

1. Se resalta el control llevado por la interventoría conforme a los periodos de cura hacia el concesionario, información clara con adecuada trazabilidad.
2. Las actuaciones de asesoría y acompañamiento al concesionario y a la ANI, para la obtención del licenciamiento ambiental de las unidades funcionales, precisó tener las alertas y procedimientos sancionatorios necesarios para apremiar al concesionario en la consecución de las licencias, esto genera que actualmente haya vía libre para el inicio de las obras en las unidades funcionales definidas en el plan de obras.
3. Es muy importante la actuación que se ha venido realizando para el trámite de gestión predial, más allá de las dificultades que tiene este componente; se ha logrado avanzar de manera ágil permitiendo tener disponibilidad predial mínima (40%) para el inicio de las unidades funcionales necesarias el presente año.
4. Se evidencia un sistema de gestión de calidad muy completo, con procesos y procedimientos adecuados y consolidados.
5. 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.
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 y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de agosto de 2016 de **71,78** 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

Proyecto: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. *15/*