



Bogotá D.C.

PARA: Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente Gestión Contractual

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

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de Iniciativa Pública del programa 4G, Honda – Puerto Salgar - Girardot (PEI 150)

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación al seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto APP de Iniciativa Pública del programa 4G, Honda – Puerto Salgar - Girardot (PEI 150) realizada el día 20 de abril de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

C.C. Daniel Francisco Tenjo Suarez – Gerente de Proyectos Carretero 1.
Adriana María Rodríguez Uribe - Supervisor Concesión

Anexo: informe. (15 folios)

Proyecto: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control interno.
Nro Borrador: 2015 1020008667
GADF-F-010

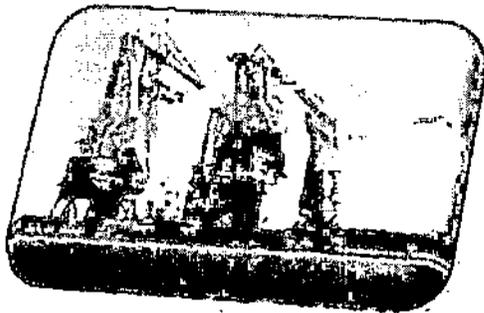


Agencia Nacional de
Infraestructura

PROSPERIDAD
PARA TODOS

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, Honda – Puerto Salgar - Girardot (PEI 150)

2015



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	5
2.	ALCANCE	6
2.1.	Componentes Analizados.....	6
2.2.	Información de Contratos	6
3.	METODOLOGÍA	8
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
5.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	10
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	10
6.2	Descripción del proyecto a auditar	12
6.3	Temas abordados de manera específica:.....	15
6.4	Consideraciones principales de la auditoría.....	18
6.5	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	18
6.6	Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor	18
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	19
7.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	20
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	22
7.1.2	Desempeño del componente técnico	23
7.1.3	Desempeño del componente Ambiental	25
7.1.4	Desempeño del componente social.....	26
7.1.5	Desempeño del componente predial.....	26
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	27
8.1	Para la Interventoría	27
8.2	Para el Supervisor	28

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados	6
Tabla 2 – Plazos estimados	7
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora	7
Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	7
Tabla 5 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 6. Temas programados de auditoría.....	11
Tabla 7 – Descripción de tramos.....	12
Tabla 8. Resultados de calificación MED de abril de 2015.....	19

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa del Proyecto.....	14
---------------------------------------	----

INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.¹

La Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

El Control Interno, propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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

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

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

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

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI). La auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 27 de marzo de 2015 solicitando la información referente al proyecto; asimismo, mediante memorando interno No. 20151020041453 del 6 de abril se oficializó la petición, mediante correo del 10 de abril de 2015 y oficio No. 20151020076921 del 14 de abril de 2015 se remitió a las partes involucradas la concesión a auditar y la programación planteada de la auditoría.

1. OBJETIVOS

Con fundamento en el plan de acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año y en el marco del inicio del proyecto de concesión (Noviembre de 2014), se programó para el mes de Abril de 2015 la verificación y seguimiento de las obligaciones de dicha Interventoría y de la supervisión del proyecto APP de Iniciativa Pública del programa 4G, Honda – Puerto Salgar - Girardot, localizado en los departamentos de Tolima, Caldas y Cundinamarca.

Para ello, se presenta el actual informe generado por la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, en virtud de la auditoría realizada con énfasis en la gestión documental a sabiendas de la etapa en la cual atraviesa el proyecto, etapa de pre construcción; la auditoría fue realizada el día 20 de abril de 2015, por parte del profesional técnico de la Oficina de Control Interno designado para tal fin, Ingeniero Iván Mauricio Mejía Alarcón. La documentación suministrada por la supervisora del contrato perteneciente a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, así como otra información que fue investigada y alistada por parte del auditor, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio 4C se realiza por primera toda vez que el proyecto cumple hasta ahora su quinto mes de ejecución y se encuentra en etapa de pre construcción, lo cual constituye la primera auditoría realizada a este y la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED como primera medición en la etapa que se encuentra el proyecto; de igual manera, la Oficina de Control Interno definió una lista de chequeo de labores a realizarse en esta etapa la cual se verifica durante la visita y prevé el cumplimiento de las labores atadas a esta primera etapa del proyecto. Los resultados de la aplicación de la MED y la lista de chequeo que se mostrarán en el desarrollo del presente documento, determinan el comportamiento que ha tenido el contrato, su interventoría y la supervisión en los cinco meses que lleva el proyecto.

2. ALCANCE

El alcance del informe que aquí se presenta comprende los siguientes 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, dada su reciente fecha de iniciación y la etapa de pre construcción que atraviesan.

Para el presente proyecto, en el marco de la etapa en la cual se encuentra (pre construcción) y del programa 4G adelantado por la Agencia Nacional de Infraestructura en los años anteriores y que derivó en la adjudicación de 9 proyectos APP de iniciativa pública, se viene adelantando un seguimiento especial a estos proyectos dada la nueva generación de contratos de concesión suscritos.

Se resalta entonces, el análisis a la etapa de pre construcción, operación y mantenimiento del corredor que viene realizando la Concesión Alto Magdalena S.A.S., tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 145 de 2014; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, predial, social, aforo-recaudo y financiero.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED por primera ocasión a esta interventoría, lo cual permite ver una primera medición del desempeño. El resultado y análisis se presentará en el ítem 7 y 8, que se relaciona en este informe.

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	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 previsto en el contrato, el concesionario, por su cuenta y riesgo lleve a cabo el proyecto; la financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Honda – Puerto Salgar – Girardot.	No. 003 de 2014	Consortio Alto Magdalena SAS
Interventor	Realizar la Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, jurídica, administrativa, contable, financiera, operativa, predial y socio-ambiental del	No. 145 de 2014	Consortio 4C

	contrato de concesión No. 003 de 2014 correspondientes a la Concesión Honda - Puerto Salgar - Girardot.		
Supervisor	Profesional por prestación de servicios.	No. 009 de 2015	Ing. Adriana Rodriguez

Tabla 2 - Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	PLAZO (meses)
Iniciación etapa de pre construcción	4 de Noviembre de 2014	12
Iniciación etapa construcción	5 de Noviembre de 2015	
- Unidad Funcional 1		24
- Unidad Funcional 2		24
- Unidad Funcional 3		36
- Unidad Funcional 4		24
- Unidad Funcional 5		36
Iniciación etapa operación	4 de Noviembre de 2014	300 - 348
Fecha de reversión	Entre 25 y 29 años a partir del acta de inicio. 4 de noviembre de 2039-2043	300 - 348

Nota: El inicio de la etapa de construcción para cada Unidad Funcional se define a partir del plan de obras que presente el concesionario.

Tabla 3 - Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio 4C
Representante Legal	Fernando Caro Rivera
Valor inicial del Contrato	\$ 34.477339.736
Tiempo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	04-11-2014

Tabla 4 - Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Compañía Colombiana de Consultores S.A.	51%
Consultores en Ingeniería SAS	49%
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.

Se resalta en éste punto la información allegada y que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; en esta oportunidad la auditoría se centró en una verificación documental dado el tiempo que lleva el contrato y la etapa en la cual se encuentra; sin embargo, las obras que se vienen ejecutando, que hacen parte de la operación y mantenimiento del corredor recibido también son verificadas ya sea que en este momento el proyecto se encuentre en la etapa de pre construcción y representan únicamente obras de atención a la operación del corredor respecto de las condiciones en las que se entregó por parte de las entidades departamentales y nacionales.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 27 de marzo de 2015 y posteriormente en memorando interno No. 20151020041453 del 6 de abril. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Ficha técnica del proyecto.
- ✓ Contrato de concesión.
- ✓ Apéndice técnico del contrato de concesión.
- ✓ Contrato de la interventoría con todos sus anexos.
- ✓ Propuesta económica de interventoría.
- ✓ Acta de inicio de interventoría.
- ✓ Últimos dos informes de supervisión.
- ✓ Personal y perfiles de interventoría aprobación por parte de la ANI.
- ✓ Último informe de interventoría.
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos.

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

Entrevistas: Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría PGA 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. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: No se llevó a cabo visita de campo; sin embargo, se constataron los avances del periodo evaluado mediante registro fotográfico que rutinariamente lleva a cabo la interventoría.

Plan de mejoramiento interno: Hasta el momento el proyecto no tiene plan debido a que es la primera auditoría a realizarse.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

3.2 Información relacionada y verificada

Solicitud de Información: Mediante correo electrónico del 27 de marzo de 2015 y memorando interno No. 20151020041453 del 6 de abril generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y al supervisor del proyecto se solicitó la documentación prevista en el numeral 3.1 de acuerdo a la revisión documental a realizar. Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a solicitar evidencias documentales durante la reunión de auditoría a medida que se abordaba cada tema, es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registro fotográfico, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría.

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 210.²
- ✓ 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.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 003 de 2014, otro sí y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 145 de 2014)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.

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

- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

5. VERIFICACION 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 ORFEO³; Pagina Web – planes, 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 5 - 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	Solicitud de información – Corredor vial de cuarta generación (4G) Proyecto Girardot – Puerto Salgar – Honda. Fecha 19 de noviembre de 2014.	Contestado el 27 de noviembre de 2014
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como a la supervisora, la planeación detallada de las labores a ser desarrolladas en el transcurso de las labores de seguimiento de la Oficina de Control Interno

³ Sistema de gestión documental interno - ANI

Se estableció el viernes 10 de abril una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para el día 17 de abril, sin embargo la interventoría mediante correo electrónico del mismo viernes 10 de abril solicitó aplazamiento debido a actividades y compromisos programados ese día con el concesionario y la ANI, dado el comité de seguimiento predial definido para esa fecha.

De acuerdo a lo comentado por la interventoría, la Oficina de Control Interno propone nuevas fechas para la auditoría; es así como se establece para el día 20 de abril llevarla a cabo, en donde las partes se encuentran de acuerdo para atender dicha visita.

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

Tabla 6. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	20/04/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen de la interventoría	20/04/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	20/04/2015	09:00 a.m.
MED gestión técnica	20/04/2015	10:00 a.m.
MED gestión financiero	20/04/2015	11:00 a.m.
MED gestión jurídica	20/04/2015	12:00 m
MED gestión predial	20/04/2015	2:00 p.m.
MED gestión aforos y recaudo	20/04/2015	3:00 p.m.
MED gestión ambiental	20/04/2015	4:00 p.m.
MED gestión social	20/04/2015	5:00 p.m.
Reunión de cierre (documental)	20/04/2015	6:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio 4C en la ciudad de Bogotá; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido de Febrero y Marzo de 2015.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la misma. En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto APP de Iniciativa Pública del programa 4G, las mayores dificultades que se presentan en la actualidad y los avances

generados en los 5 meses que lleva de ejecución contractual el proyecto. Adicionalmente, se precisó la importancia del proyecto de la incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

- Evaluar la etapa de pre construcción la cual atraviesa el proyecto, sabiendo que se encuentra en el mes cinco (5) donde esta etapa tiene un plazo total de doce (12) meses.
- Verificar la entrega de los productos asociados a los tiempos establecidos en el contrato de concesión dados en la etapa pre constructiva.
- Determinar las labores realizadas en operación y mantenimiento una vez fue entregado el corredor al concesionario o los avances frente a dichos productos.

Bajo este contexto se da inicio a la Auditoría, en la cual, se realiza un enfoque de verificación abordando percepciones generales que se tienen del proyecto, según la documentación analizada; siendo esta parte fundamental en el ejercicio a realizar.

Asimismo, se requirió al personal del consorcio interventor, 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 de campo; adicionalmente, con registros fotográficos y filmicos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

Es relevante indicar que la vía concesionada hace parte del programa de las autopistas de cuarta generación (4G), impulsadas por el gobierno nacional mediante iniciativas de origen público, que fueron priorizadas de acuerdo a 3 olas de proyectos. El proyecto Honda – Puerto Salgar – Girardot es un corredor de 190km el cual se divide en 5 unidades funcionales con diferentes tipos de intervenciones a realizar; este corredor cubría los departamentos de Tolima, Caldas y Cundinamarca, además de tener tramos administrados por el INVÍAS.

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

Tabla 7 – Descripción de tramos

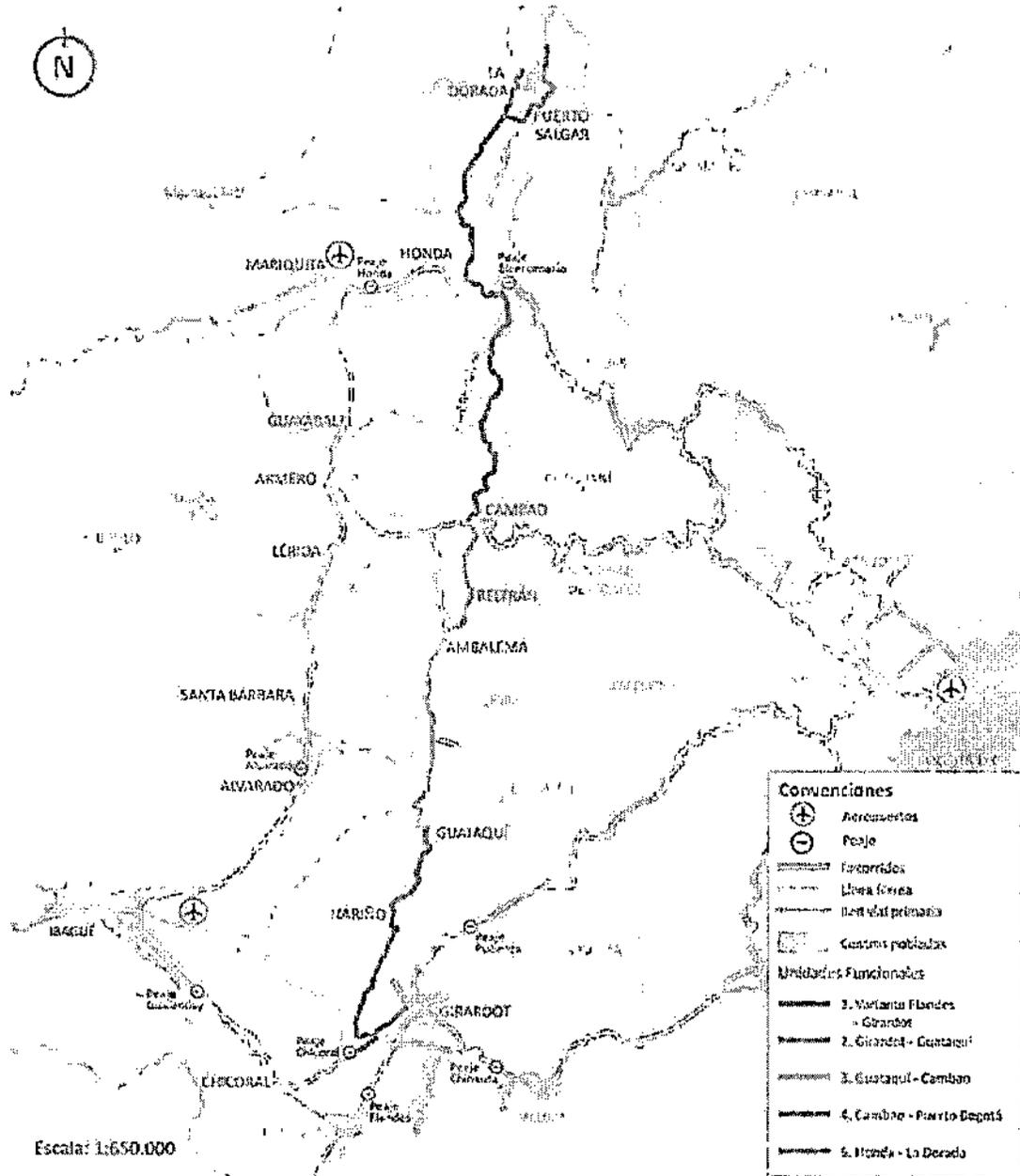
UNIDADES FUNCIONALES				
Unidad Funcional	Subsector	Longitud (Km)	Obras Importantes	Observaciones
UF1: Variante Flandes - Girardot	Sub 1: Variante de Chicoral -	5.20	Vía en Doble Calzada	Estas intersecciones son la mínimas a desarrollar: Interconexión a desnivel Girardot Interconexión a desnivel Flandes

	Nariño			Interconexión Variante de Chicora!
	Sub 2: Inicio y final del nuevo puente		Puente sobre el Río Magdalena	
UF2 Girardot - Guataquí	Sub 1: Girardot-Guataquí	36,50	Vía en calzada sencilla	Dimensiones según Ley 105 de 1993; Incluye pasos urbanos
UF3: Guataquí - Cambao	Sub 1: Guataquí - Cambao	51,00	Vía en calzada sencilla	Dimensiones según Ley 105 de 1993; Incluye pasos urbanos Incluye la Glorieta Cambao: Vía Guataquí - Cambao con la vía a San Juan de Río Seco
UF4: Cambao - Puerto Bogotá	Sub 1: Inicio variante Cambao - Final variante Cambao	1,00	Vía en calzada sencilla	Dimensiones según Ley 105 de 1993; Variante al centro urbano de Cambao.
	Sub 2: Final de variante Cambao - Río Seco - Puerto Bogotá	43,70	Vía en calzada sencilla	Incluye los pasos urbanos. Se excluye el paso por el centro urbano de Cambao. Glorieta de Cambao hasta final de la variante de Cambao. Incluye la vía 5008 Guaduas – Honda desde la intersección a desnivel de Guaduas hasta la glorieta de Puerto Bogotá y la conexión hasta el nuevo puente de Honda. Intersecciones mínimas a desarrollar: *Intersección a desnivel Guaduas: Conexión de la vía Villeta - Honda – Manizales con la vía Cambao - Puerto Bogotá *Glorieta Puerto Bogotá: Conexión de la vía Villeta – Honda – Manizales con la vía Puerto Bogotá - Puerto Salgar (margen derecha) *Glorieta nuevo puente de Honda: Conexión de la vía Puerto Bogotá - Puerto Salgar con el acceso al nuevo puente de Honda El diseño fase III y la construcción del nuevo puente de Honda está a cargo de INVIAS. La operación y mantenimiento de este puente, una vez sea entregado por INVIAS, será responsabilidad del Concesionario. Las intersecciones deben garantizar todas las maniobras necesarias. Incluye variante de Cambao: 1 kilómetro
UF5: Honda - La Dorada - El Korán	Sub 1: Honda - La Dorada	33,40	Rehabilitación de la vía existente	Reconstrucción de cuatro puentes.
	Sub 2: Nuevo puente de Honda			Incluye Accesos. La construcción del Puente y los Accesos se encuentra a cargo del Invias

	Sub. 3: Vía La Dorada - Puerto Salgar	Vía Puerto Salgar	Construcción de vía nueva en calzada sencilla. Construcción de nuevo puente de Puerto Salgar	Dimensiones según Ley 105 de 1993
--	---------------------------------------	-------------------	--	-----------------------------------

Fuente: Ficha Técnica del Proyecto. ANI 2014.

Ilustración 1. Mapa del Proyecto



Fuente: Página Web Interventoría. Consorcio 4C
<http://www.interventoriaconsorcio4c.com/el-proyecto/>

El alcance físico del contrato comprende 190,13 Km. de concesión, de los cuales 167 km son de rehabilitación y/o mantenimiento, 5.2 km de construcción de doble calzada y 17.7 km de calzada sencilla.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Etapa de pre construcción del proyecto

Los proyectos APP de iniciativa pública, enmarcados en el programa 4G de concesiones viales, son de gran interés nacional y en particular de la entidad, con estos se da un nuevo giro a los proyectos de concesión dada su concepción y forma de abarcar las diferentes etapas del mismo; es por esto que adelantar la adecuada vigilancia y control desde la etapa misma de adjudicación y puesta en marcha, confiere un riguroso plan de seguimiento que adelanta la entidad a través de la Oficina de Control Interno.

La etapa de pre construcción nunca ha sido auditada debido a que los proyectos que se tenían en la entidad ya venían siendo ejecutados en etapas de construcción, operación y mantenimiento; sin embargo, para este caso es viable poder tener una visión desde la etapa de planeación mediante los entregables que se deben suministrar.

Debido a que es una etapa donde se tiene a cargo la planeación del proyecto y de cada uno de sus componentes, la Oficina de Control Interno generó una matriz de verificación de entregables que se presentar en esta etapa, encontrando un *check list* de cada uno de los productos que viene adelantando el concesionario y que son medidos y/o avalados por el interventor.

De la lista de entregables podemos hacer relación de los siguientes:

- Se dio cumplimiento estricto a los componentes financieros establecidos durante los primeros meses como son la constitución de la fiducia para el proyecto, aprobación y establecimientos de pólizas y garantías para la etapa respectiva, asimismo como la actualización de pólizas al inicio del año 2015, giros *equity* acorde a los valores y tiempos pactados, definición de subcuentas por cada tipo de componente previsto en el contrato.
- No se han establecido entre las partes las designaciones del amigable componedor, situación que ha derivado en la generación de los otros 1, 2 y 3 referentes al tema para postergar las fechas en las cuales se debían tener asignados; contractualmente estaba para definirlos a los 30 días una vez dada el acta de inicio; en este momento (a fecha de realización del informe) van 5 meses y medio y aun no se establece, lo cual genera preocupación e incertidumbre en el origen del desacuerdo entre las partes ANI y Concesionario al respecto.

- Los contratos de diseño se establecieron dentro de los 30 días que prevé el contrato de concesión y se adelanta cada componente; respecto a esto se destaca que gran parte de la información adelantada por el estructurador se tuvo en cuenta para la ejecución del proyecto, con excepción del diseño y ubicación del puente sobre el Río Magdalena de UF1 y el trazado geométrico adyacente; se planteó una nueva alternativa que está siendo evaluada por la autoridad ambiental para temas de licenciamiento.
- Se levantó nuevamente topografía de todo el corredor para verificar diferentes puntos; la tecnología con la cual se iba a realizar dicho levantamiento es LIDAR lo cual insta a realizar sobrevuelo del corredor, pero por estar en una zona de incidencia sobre instalaciones militares no fue posible adelantarla de esta manera; debido a esto, se optó por topografía de terreno más demorada que ocasionó mayores tiempos para la toma de estos datos por parte del concesionario.
- El diseño geométrico del corredor, el cual es prioritario para adelantar las siguientes fases del proyecto, tomó mucho tiempo, alrededor de 5 meses, lo cual define de manera estricta el trazado final a ejecutarse, los impactos y los procedimientos ambientales a realizar para la franja estimada, además de establecer los predios que se deben adquirir; sabiendo que la gestión predial es de trámites demorados, mas allá de que con el 40% de la adquisición predial se pueda iniciar construcción, el tiempo para llevar a cabo la gestión necesaria para la adquisición es muy corta de acuerdo a los intereses que se tienen para el inicio de la ejecución física (construcción) del proyecto.
- Los tiempos planteados para la entrega de muchos productos es fija en el contrato y el concesionario se ha tomado el tiempo para generar los productos a entregar a la interventoría; sería bueno que se plantearan entregas parciales que favorezcan la evaluación y observaciones de la interventoría con el fin de que los entregables sean aprobados de manera más expedita y no sean entregados todos al final en las fechas máximas previstas.
- Para la UF5 se llevó a cabo el inventario de redes que afectan el proyecto; este es uno de los obstáculos que más ha generado complicación en otras concesiones, debido a que las redes a trasladar son de gran magnitud; en este caso, se encontraron redes de gran importancia de empresas como Ecopetrol y Pacific Rubiales; se recomienda adelantar las gestiones necesarias para evaluar los cambios que se deben realizar y adelantar los diseños respectivos a fin de evitar demoras por permisos para manipulación y trabajos al respecto. Contractualmente se tienen 270 días para presentar la identificación de redes y el plan al respecto.
- Las entregas de Manual de Buen Gobierno Corporativo, Plan de Responsabilidad Ambiental y Social, Plan de Contingencia y Emergencia, entre otros; fueron realizados en los tiempos previstos para los cuales se generaron observaciones por

parte de la interventoría y estas fueron atendidas oportunamente por el concesionario.

- Para el 4 de junio se espera la entrega de los diseños de detalle de la(s) unidad(es) funcional(es) que el concesionario optará por iniciar ejecución, esto será determinante para establecer la ruta crítica constructiva y los frentes de obra a los cuales se les dará prioridad.
- Se han tenido dificultades para generar el convenio entre la policía de carreteras y el concesionario, conforme a lo establecido en el contrato de concesión, debido a que no se ha llegado a un acuerdo entre las partes sobre elementos e entregarse y tecnología de los mismos; esto conllevó a la generación del otro sí 4 el cual fue firmado el 11 de febrero de 2015. Para este tipo de convenios la ANI debería establecer mesas de trabajo previas con la Policía Nacional a fin de establecer un convenio tipo aplicable para todas las concesiones que se están adjudicando, teniendo así una directriz única.
- Los inventarios adelantados por la Concesión no se han actualizado de acuerdo a lo que se precisa en el contrato, lo cual se ha advertido por la interventoría; debe insistirse en el adecuado cumplimiento de las obligaciones contractuales que estipula un inventario en el primer trimestre de cada año, ya que el presentado corresponde al que se realizó cuando se recibió el corredor dado entre el tercer y cuarto trimestre del año 2014.
- Se han logrado establecer mesas de trabajo de tipo técnico para cada componente (diseño geométrico, ambiental, predial, entre otras) con lo cual la interventoría es informada de los adelantos del proyecto, lo que se está trabajando en cada componente; de esta manera, se han generado algunas precisiones que en cada caso se han transmitido al concesionario, siendo esto muy favorable para lograr productos en consenso entre concesionario, interventoría y ANI.

6.3.2 Obras realizadas en operación y mantenimiento del corredor

Una vez entregado el corredor vial al concesionario, se inició inmediatamente la operación y mantenimiento de la vía, evaluando la pertinencia de intervención de acuerdo a cada unidad funcional, de esta manera para la etapa de pre construcción ya se tiene en funcionamiento la operación y mantenimiento del corredor, donde las labores principales desarrolladas han sido encaminadas a tener un corredor vial continuo y operable, garantizando así el cumplimiento de un nivel de servicio aceptable previo a las intervenciones de gran magnitud a realizar.

Se han llevado a cabo labores de limpieza del corredor, en cuanto a bermas y estructuras hidráulicas como cunetas, descoles, box culverts, alcantarillas; debido a que el corredor vial tiene cercanía al Río Magdalena y su rivera misma, en sectores como la

UF4 se presentan reboses de nivel en la cota que se encuentra el trazado; esto implica llevar a cabo una adecuada limpieza para mantener la fluidez hidráulica a lo largo del trazado evitando estancamientos de agua que se acumulen en tramos de la vía. Se ha dispuesto una labor ardua referida a corte y disposición de material vegetal (ramas, hojas, troncos, entre otros) que impedían un adecuado tránsito en la vía.

Se viene ejecutando una demarcación de la vía donde se presentaba deficiencia y también colocación de señalización vertical en puntos donde se evidenciaba ausencia de señales, como también el cambio de las que estaban obsoletas o arreglo de las que estaban mal estado. Esto ha permitido mayor y mejor transitabilidad en la vía generando aumento de tráfico en la zona desde que inició la concesión.

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto Honda-Puerto Salgar-Girardot, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
 - Servir a la comunidad.
 - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
 - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente

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.

6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor Ver conclusiones y recomendaciones. (Cap. 8 del presente informe)

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 Honda-Puerto Salgar-Girardot, se genera la primera calificación por parte de la auditoría, con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED. Vale la pena resaltar que la etapa en la que se encuentra el proyecto no permite evaluar la totalidad de criterios, sin embargo esto no es impedimento para que se genere una calificación de los componentes evaluados.

Los resultados que permite tener esta calificación, revela el estado que viene teniendo la interventoría y la supervisión en los primeros meses del proyecto; lo cual da cuenta del estado actual y en el cual se presentan las conclusiones que da el auditor referidas a cada uno de los componentes de la evaluación realizada. Aplicando los lineamientos y metodologías del proyecto 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 4C para la actual auditoría, la cual evaluó seis (6) componentes y determinó una calificación de 71.86 sobre 100, resultado global, realizada el mes de abril de 2015. No se evaluó componente Gestión aforo y recaudo y Gestión Predial, debido a que la etapa en la que está el proyecto no permiten su evaluación, se realizan algunos comentarios al respecto pero sin calificación.

Se presenta la primera evaluación efectuada en abril de 2015:

Tabla 8. Resultados de calificación MED de abril de 2015

	Nombre Proyecto Concesión	Concesión Alto Magdalena SAS			
	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio 4C			
	No. Contrato Interventoría	145 de 2014			
	Fecha de Evaluación	20 de abril de 2015			

ID	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa					75,16
02	Gestión Técnica					72,10
03	Gestión Financiera					70,50
04	Gestión Jurídica					69,50
05	Gestión de Aforo y Recaudo					
06	Gestión Ambiental					71,57
07	Gestión Social					72,32
08	Gestión Predial					
Promedio General =		71,86				

Vale la pena resaltar que la calificación asociada a los componentes Aforo y Recaudo y Predial, no se pudieron evaluar debido a que para el primero las actuaciones del concesionario respecto a este componente aun no inician toda vez que en este momento no se encuentran en funcionamiento los peajes que llevará el corredor; solo podrá ser evaluado una vez se dé inicio a la construcción y se instalen los 3 peajes asociados; para el componente predial de acuerdo a lo estimado en obligaciones contractuales los apartes que se pueden verificar son muy pocos y no representan la calificación de todo un componente.

Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, 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 se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico immeija@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 20 de abril de 2015, 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 003 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. No se evaluó este componente porque no se tiene esta operación en la etapa actual del proyecto.
7. Ambiental: El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. Predial: Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el.

concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión. No se califican el componente porque solo aplican pocos ítems en esta etapa.

La verificación de cada 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 abril de 2015, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 75.16

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta la adecuada estructura organizacional que se tiene, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; sin embargo, denota las bajas dedicaciones para algunos cargos en campo, lo cual requirió de autorización de la ANI para evaluar cargos donde, uniendo las dedicaciones, generaran dedicaciones de por lo menos el 80% de permanencia y con la doble funcionalidad, dedicaciones de 50% y menos en campo no son fáciles de conseguir ni de contratar.

El acompañamiento a la realización de conceptos, sugerencias y planteamientos hacia la concesión y la ANI ha sido efectiva, en vista de esto se han adelantado importantes documentos base para emisión de alertas que en diferentes temas han surgido, como por ejemplo, las elaboraciones de los otros síes, solicitudes de entregas parciales y conocimiento más profundo de temas que adelanta el concesionario para poder dar aprobación o conceptualización buscando agilizar los tiempos.

Se resalta una matriz propia de la interventoría donde se tiene un listado de requerimientos contractuales asociados a la entrega de productos, con esta se puede medir en tiempos y oportunidad el cumplimiento referido a cada ítem; de la misma manera, la OCI generó una matriz similar para verificar dicho cumplimiento, lo cual permite tener presente las fechas máximas para entregas de cada informe, estudio o producto asociado.

Las páginas web tanto de interventoría como del concesionario tienen información adecuada, actualizada y oportuna para el conocimiento del público en general; se resalta el contenido multimedia y la información sobre cada unidad funcional, para conocimiento general e información contractual sobre el proyecto está acorde, se recomienda enfatizar en contenido fotográfico asociado a las labores que se vienen ejecutando mes a mes (el antes y el después).

Se evidencia una adecuada gestión documental: La trazabilidad de las comunicaciones están bien archivadas; además de esto, la precisión sobre cada tema y su respectivo radicado en los informes mensuales generan mayor información en los casos que se quiera ampliar el tema.

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

- Respecto a los inventarios que debe presentar el concesionario, se evidencia que si bien lo presentó, las fechas en las cuales llevo a cabo este trabajo en campo son incluso con anterioridad a las que se le entregó el corredor, este es un trabajo importante y de gran esfuerzo; sin embargo, el contrato es muy preciso en solicitar un inventario dentro del primer trimestre de cada año, con lo cual no se llevó a cabo esta labor correctamente estando en etapa de pre construcción, este se llevó a cabo entre agosto-septiembre de 2014. Muchos aspectos pudieron cambiar tales como señalización, cantidad y tipo de obras de arte, actividades de mejoramiento a estructuras existentes (pontones, remoción en masa para destapar alcantarillas, entre otras). Se sugiere emprender las acciones necesarias para que el concesionario haga la actualización de este inventario y que esta situación no se vuelva a presentar.
- Registro fotográfico que evidencie de manera más ilustrativa las actividades realizadas, si bien se presentan algunas fotografías; es importante resaltar en este tipo de informes con imágenes lo descrito. La mejor manera de evidenciar esto es foto del antes vs foto del después.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 72.10

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de pre construcción, mantenimiento y operación del corredor una vez fue entregado a la concesión. Dentro de las actividades de ejecución de obra que se vienen adelantando se resaltan intervenciones constructivas pequeñas para darle mejor tránsito al corredor.

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto; sin embargo, se evidencia que dentro del personal mínimo para esta etapa dadas las dedicaciones relacionadas en el anexo 4 “Metodología y plan de cargas” del contrato ya que hay personal de campo con dedicación de 50% o menor, se planteó a la ANI juntar perfiles para generar dedicaciones del 80% o más y así contratar un personal que cumpliera la doble función. Es necesario plantear que dedicaciones de este tipo y sobre todo en campo, son de difícil consecución y mantenimiento para cualquier empresa de interventoría, ya que en campo la disponibilidad es prácticamente 100%.

En la etapa de pre construcción se evidencian labores de mantenimientos referidas a limpieza del corredor (bermas y drenajes), rocería y limpieza del derecho de vía, limpieza de señales y defensas metálicas, intervenciones menores en pavimentos, mantenimiento a la señalización y demarcación, remoción de derrumbes, entre otros. Estas labores se vienen llevando a cabo en cada una de las unidades funcionales, garantizando la operación normal de la vía. Se resalta la situación acontecida

en el sector del Buche, atendiendo la emergencia por tema acontecido en enero que requirió el cierre de la vía.

La señalización en puntos de intervención tienen falencias generadas por el inadecuado manejo de las señales puestas en obra, tales como colombinas en mal estado, falta de cinta de seguridad, entre otras; esto fue percibido por la interventoría y denotado en los informes mensuales; sin embargo, no es a lo largo de la todo el corredor, en donde hay tramos con señalización muy bien definida y acorde a lo dispuesto en el Manual de Señalización de INVIAS, Capítulo 4, *Señalización de calles y carreteras afectadas por obras*. Se observa la notable diferencia entre un frente de trabajo y otro, es indispensable a la hora de llevar a cabo las actividades propias de construcción, mantenimiento y operación una adecuada señalización por la seguridad de los trabajadores y de los usuarios de la vía.

Se plantea dentro del plan de auditoría de seguridad vial llevar a cabo tres (3) auditorías, estas se realizarán: Una (1) en la etapa de pre construcción, otra (1) en la etapa de construcción y una (1) más en la etapa de operación y mantenimiento; si bien es lo previsto contractualmente se recomienda por tiempos de cada una de las etapas poder llevar a cabo dos (2) auditorías en etapa de construcción y dos (2) en etapa de operación y mantenimiento. La etapa de construcción tiene un periodo de tiempo de 36 meses, en la cual puede acogerse esta revisión en dos (2) momentos evaluando así de manera comparativa las actuaciones del concesionario; de la misma manera, en la etapa de operación y mantenimiento después de terminada la etapa de construcción, más allá de que esta interventoría estará durante cuatro (4) años en dicha etapa, el control y aseguramiento de parámetros de seguridad vial puede plantearse en dos (2) mediciones.

Respecto a la implementación de postes SOS como obligación contractual y previsto para atender llamados de emergencia que surgen a lo largo del corredor, habiéndose detectado por parte de la interventoría la intermitencia de señal celular en algunos puntos del trazado, se recomienda poner de presente este tema al concesionario para adoptar la mejor estrategia que permita tener a lo largo de la vía el correspondiente funcionamiento, sabiendo que esta implementación está ligada a la adecuada atención a los usuarios.

Basado en las anteriores precisiones detectadas, se puede comentar lo siguiente:

- Mantener activa presencia en las mesas de trabajo de tipo técnico a las cuales se acordó con el concesionario y la ANI, como mecanismo de seguimiento a cada componente técnico asociado a los entregables que debe realizar el concesionario; impulsar la entrega de informes parciales antes de las fechas establecidas contractualmente con miras a ir evaluando y conceptuando cada componente (Diseño Geométrico, estructuras hidráulicas, diseño estructural, geotecnia, estudio de tránsito).
- Implementar alertas tempranas en procura del cumplimiento contractual del concesionario referido a entregables de tipo técnico; por ejemplo, un mes antes de la entrega final (según sea el caso, a los 210 días, a los 330 días o a los 365 días) tener un conocimiento real del

avance del entregable que permita definir completitud e idoneidad del mismo, para que la Agencia esté preparada.

- Mantener informada a la ANI sobre la incidencia del puente que construirá el INVIAS (Nuevo puente Honda) en la UF5, que presenta importantes retrasos en cronograma y que aún no ha iniciado su construcción debido a temas prediales.

7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

Calificación obtenida: 71.57

En relación al componente ambiental, se precisa el acompañamiento que viene haciendo la interventoría hacia los trámites de solicitud tanto del licenciamiento de la UF1 y la UF5, ya que son las dos unidades con mayor impacto por la construcción de vía nueva y puentes de gran envergadura. Para las UF 2,3 y 4 se requiere únicamente Programa de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental - (PAGA), lo cual es un trámite mucho más rápido de llevar a cabo.

Dentro de las actividades que se vienen adelantando y acorde a lo planteado en la estructuración, sumado a la definición del diseño geométrico que generó el concesionario, se evidencia que serán de suma relevancia los cortes y/o rellenos para llevar el corredor a una cota que permita atender favorablemente las épocas de invierno; el corredor en ciertos trayectos requiere un adecuado manejo hidráulico que impida las crecientes de aguas, dada la cercanía y *paralelismo* que se tiene con el Río Magdalena y sus respectivas afluentes.

El movimiento de tierras por las compensaciones planteadas y la posibilidad de reutilizar materiales de corte, requiere de manera importante la definición de las Zonas de Disposición de Materiales de Excavación – ZODME, que a lo largo del corredor se esperan licenciar (alrededor de 20 sitios de disposición), los cuales ya se identificaron pero están en proceso de autorización por las autoridades competentes.

Aun sin empezar de lleno la fase de construcción y apenas con algunas intervenciones menores, se evidencia en el informe de interventoría el inadecuado manejo de acopio de materiales de igual manera la elaboración de mezcla asfáltica en obra no se realiza de manera idónea; si bien el interventor ha previsto la situación y es informada, se requiere que este tema sea manejado bajo un estricto orden de calidad y manejo integral, para que cuando inicie la fase de construcción ya se tengan claras las medidas a adoptar.

Se espera para el mes de mayo la entrega de los PAGA para las UF 2, 3 y 4; y el EIA para las UF 1 y 5. La variación planteada en la UF1 se espera no tenga mayor alteración para el licenciamiento debido a que conserva intervención en un área de influencia suficiente respecto a lo planteado por el estructurador inicialmente.

7.1.4 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 72.32

El componente social en un proyecto de tanta envergadura es determinante para el inicio de la etapa de construcción; los impactos que tendrá la zona de influencia los resaltamos dadas las situaciones que se irán presentando en los próximos cuatro (4) años.

Se han abordado reuniones reiteradas con la comunidad a lo largo de todo el corredor vial, para lo cual se tienen dos (2) puntos de atención permanente, adicional de puntos móviles dando cobertura a las cinco (5) unidades funcionales. Si bien al principio se creó una gran expectativa por el empleo que generará el proyecto se está concientizando a la comunidad sobre el inicio de la etapa de construcción para noviembre de 2015, en donde se vienen recibiendo las hojas de vida de los trabajadores de la zona. De igual manera, más del 90% de la mano de obra contratada al mes de marzo es de la región.

Se tienen algunas dificultades con el sector de Puerto Bogotá, ya que este corregimiento al no ser municipio se siente alejado del proyecto y no se ha involucrado de forma adecuada a la integralidad de las labores que se van a realizar. El manejo que se debe prever para involucrar de manera más directa este sector a fin de establecer su participación en el proyecto, ya que es parte fundamental de la UF4.

Debido a que se instalarán tres (3) peajes en el corredor, y en la actualidad no hay ninguno, se requiere de un permanente ejercicio de socialización sobre la importancia de estos para con el proyecto; es claro que la puesta en marcha de estos peajes se dará una vez se haya dado el avance correspondiente de la etapa de construcción; sin embargo, es importante resaltar un trabajo de socialización de este tipo de incidencias que tendrá el corredor.

7.1.5 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: No se generó calificación MED

En relación al componente predial, es importante resaltar que no se llevó a cabo medición de calificación MED dado que los criterios de calificación previstos en este componente y sus mediciones no son aplicables a la etapa en que se encuentra el proyecto.

No obstante, la revisión realizada al capítulo predial es de destacar el seguimiento a la gestión predial que adelanta el concesionario, esto significa que a partir de la definición del diseño geométrico final establecido por el concesionario se podrá generar el plan de gestión predial asociado al proyecto, al planteamiento de los cambios en el trazado referidos a la UF1, se requiere determinar de manera muy concreta el aumento o disminución de predios para establecer los costos y/o unidades prediales adicionales asociadas a este cambio, previendo que estas no activen

el riesgo predial ligado a la adquisición o enmarque costos adicionales que tenga que intervenir la Agencia.

Las labores adelantadas permiten establecer la incidencia del paso por el municipio de Guataquí, donde no se genera variante sino que se realizará un paso urbano en el cual se deben replantear los predios de oficinas gubernamentales (alcaldía, policía, entre otros) que están al borde de la vía.

8. 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 Para la Interventoría

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

1. Una vez revisado el informe mensual se sugiere a la interventoría clasificar las conclusiones del informe por temáticas, a fin de establecer las sugerencias para cada uno de los componentes.
2. En el marco del contrato de concesión se establece la entrega de los productos asociados a obligaciones contractuales con tiempos que evidencian duraciones de hasta 210, 270, 330 o 365 días, los cuales requieren ser diagnosticados en etapas previas para que sean de revisión de la interventoría, teniendo claridad del avance en cada tema por parte del concesionario. Insistir en poder acceder a información de manera anticipada como si fueran entregables parciales de cada producto, con el fin de informar a la ANI y al concesionario sobre el avance de los mismos.
3. Es de resaltar las mesas de trabajo técnico que vienen realizando concesionario, interventoría y Agencia referidas a cada una de las temáticas del proyecto (ambiental, social, predial, diseños, etc). Basados en estas informaciones generar alertas que sean del caso en cada componente cuando se evidencie falta de gestión, retrasos o posible no culminación de las tareas a realizar de acuerdo a las fechas pactadas contractualmente; esta alertas pueden denotarse con un mes de anterioridad al vencimiento de la fecha para el entregable, generando así planes de acción con la Agencia y el Concesionario mismo.
4. El corredor de la concesión Honda – Puerto Salgar – Girardot, en su UF4 prevé la conexión del municipio de Puerto Bogotá con Honda a través de un nuevo puente vehicular que construirá el INVIAS, mediante un contrato ya firmado y adjudicado. En revisión de avance de esta obra a cargo de un tercero, en este caso el INVIAS, se evidencia un claro retraso de

la construcción; del puente por un inconveniente predial que no ha permitido iniciar esa obra. El concesionario tiene a su cargo el mantenimiento y operación una vez termine esta construcción, se sugiere adelantar mesas de trabajo entre concesionario, INVIAS, ANI e interventoría para que la no realización a tiempo de esta obra no afecte las obligaciones contractuales del concesionario dado este alcance en su contrato.

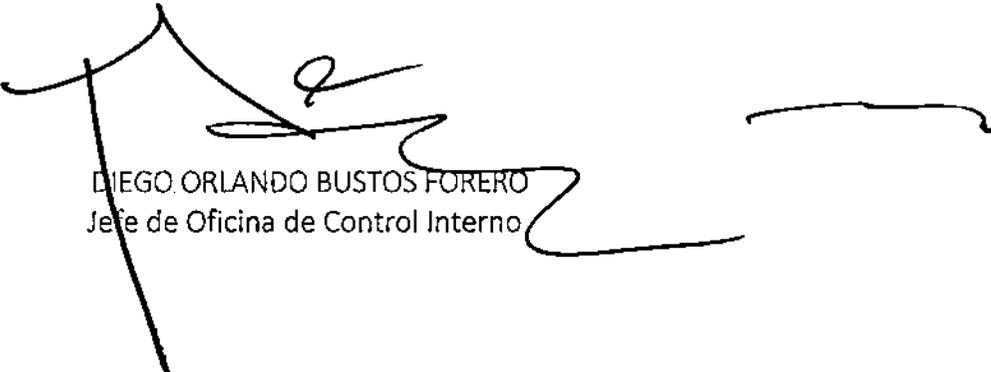
5. El componente predial, es uno de los más complejos y de por si más extensos en los proyectos de concesión; preocupa que la definición del diseño geométrico haya tomado un tiempo extenso que retrasó las labores asociadas a la gestión predial y que incide en tiempos para la adquisición y posible inicio de la etapa de construcción. Es claro que solo se puede iniciar construcción si se tiene el 40% de predios adquiridos de la unidad funcional respectiva, lo cual dada la fecha de elaboración de este informe se considera corto el tiempo que tiene el concesionario para poder adquirir la cantidad de predios del proyecto teniendo en cuenta que son alrededor de 510 predios. Se sugiere precisar a la interventoría una vez sea entregado el plan de adquisición predial previsto para mayo de 2015.
6. Por los cambios planteados en la UF1 y avalados inicialmente por la interventoría, evaluar el riesgo asociado a la gestión y adquisición predial que define este cambio, si se incrementan la cantidad, área y valor de los predios a adquirir; en caso de la activación del riesgo asociado a mayor valor que genere incidencia en la Agencia, se debe advertir y sustentar adecuadamente este tipo de situaciones a la Agencia.
7. En el documento entregado por la interventoría "Medición de Indicadores de Niveles de Servicio" se deben plantear conclusiones respecto de esa medición que permitan establecer las condiciones generales en las que se encuentra la vía.
8. En los informes mensuales se presentan indicadores de diferentes componentes, la mejor interpretación de estos debe ser estableciendo parámetros de comparación mes a mes que permitan vislumbrar mejoras o empeoramiento de alguno de estos indicadores, y a su vez el respectivo plan de mejoramiento para que en los meses siguientes se subsane y realice mejora continua.
9. Insistir con el concesionario, sobre la atención de quejas, reclamos e inquietudes en tiempos más cortos, asociados a cualquier tipo de preocupación que tenga sobre el proyecto.
10. Se deben tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, administrativos, predial y ambiental.

8.2 Para el Supervisor

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte del supervisor tales como:

1. Profundizar en el informe de supervisión y en los cuadros asociados a las respuestas generadas por la entidad la temática asociada a cada una.
2. Gestionar con el concesionario la posible entrega parcial de entregables en cada componente como mecanismo de seguimiento parcial a las obligaciones contractuales.
3. Definir de manera urgente el tema asociado a la conformación del amigable componedor, debido a que se han generado tres (3) otros síes postergando esta designación.
4. Generar un acercamiento con la Policía de Carreteras a fin de llevar a cabo el convenio respectivo para adelantar las labores asociadas a la vigilancia y control derivado en esta institución; eventualmente realizar un convenio tipo que pueda ser replicado a los demás contratos de concesión en proyectos 4G de iniciativa pública.
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 de abril de 2015 de 71.86 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