

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 e interventoría asociadas al proyecto carretero Autopista Conexión Pacífico 1 (PEI 151)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Autopista Conexión Pacífico 1 (PEI 151) realizada los días 16, 17 y 18 de mayo 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	Buenas prácticas/ Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Autopista Conexión Pacífico 1 (PEI 151)	9*	10*	12*

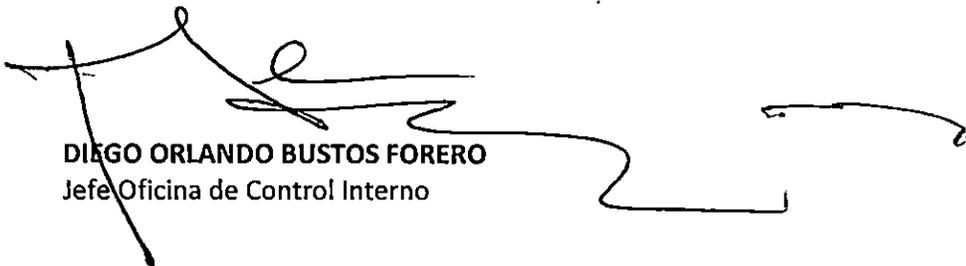
*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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 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.

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

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el término 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 de Proyecto Carretero 4
Lilian Mercedes Laza - Supervisora del proyecto.

Camilo Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración

Alejandro Gutiérrez Ramírez – Gerente de Defensa Judicial

Anexo: Informe 20 Folios

Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno HFV

Nro Borrador: 20161020012423



Agencia Nacional de
Infraestructura

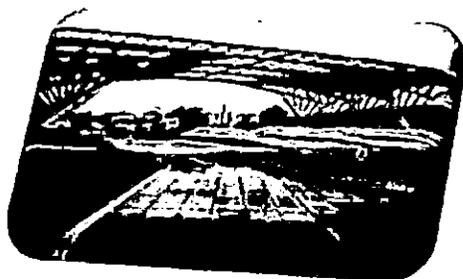
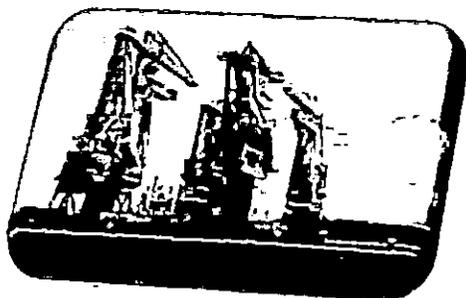


TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero
APP del programa 4G, Autopista Pacífico 1(PEI 151)

2016



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	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
5.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	9
5.2	Descripción del proyecto a auditar	11
5.3	Temas abordados de manera específica:	14
5.3.1	Etapas de preconstrucción del proyecto. Verificación de la lista de chequeo y acciones para inicio de la etapa de construcción (Plan de obras).	14
5.3.2	Obtención de la licencia ambiental para las 4 Unidades Funcionales. Seguimiento de la audiencia de incumplimiento ambiental	15
5.3.3	Obtención de la disponibilidad predial del 40% de los predios del proyecto. Seguimiento de la audiencia de incumplimiento predial.....	16
5.3.4	Seguimiento a la demanda arbitral iniciada por el Concesionario.....	17
5.3.5	Acciones realizadas por la ANI respecto a los riesgos cuantificados que afectarían la ejecución del proyecto (matriz de riesgos).....	17
5.3.6	Cumplimiento de ejecución de actividades relacionadas al mantenimiento y operación de los tramos entregados por INVIAS, a cargo del Concesionario.....	19
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR ...	20
6.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría	22
6.1.1	Desempeño del componente administrativo.	24
6.1.2	Desempeño del componente técnico.....	26
6.1.3	Desempeño del componente ambiental	28
6.1.4	Desempeño del componente predial.....	29
6.1.6	Desempeño del componente aforo y recaudo.....	31
6.1.7	Desempeño del componente jurídico.....	32
6.1.8	Desempeño del componente social.....	33
7.1	No Conformidades.....	35
7.1.1	Para la Interventoría	35

7.1.2	Para la Supervisión.....	35
7.1.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	36
7.1.4	Para Defensa Judicial	36
7.2	Recomendaciones	37
7.2.1.	Para la Interventoría	37
7.2.2.	Para la Supervisión.....	38
7.2.3.	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	38
7.3	Buenas prácticas y observaciones	38

INDICE DE TABLAS

Tabla 1-	Datos de los contratistas evaluados.....	5
Tabla 2 –	Plazos estimados para la Concesión	6
Tabla 3 –	Datos asociados a la conformación de Covipacífico S.A.S.	6
Tabla 4 –	Datos asociados a la Firma Interventora	6
Tabla 5 –	Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	6
Tabla 6 –	Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	9
Tabla 7 –	Temas programados para la Auditoría	9
Tabla 8 –	Resultados de calificación MED de mayo de 2015	21
Tabla 9 –	Resultados de calificación MED de mayo de 2016	21

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-	Mapa del Proyecto.....	12
----------------	------------------------	----

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el comportamiento de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto carretero del programa 4G – Autopista Pacífico 1, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto carretero del programa 4G – Autopista Pacífico 1, y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría a cargo de Consorcio SERVINC - ETA.

2. ALCANCE

El alcance del informe que aquí se presenta comprende los siguientes aspectos:

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero del programa 4G – Autopista Pacífico 1, fue importante analizar la fecha de iniciación y el cumplimiento de la lista de chequeo en la etapa de preconstrucción, al igual que lo relacionado con la posible firma del acta de construcción y el cumplimiento de las obligaciones que viene realizando la Concesionaria vial del Pacífico S.A.S. Además, la labor de vigilancia y control ejercida por el Consorcio SERVINC - ETA, en virtud del contrato 160 de 2014, para lo cual se tuvieron en cuenta los alcances propios de un proyecto carretero, tales como: componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social y financiero.

Para el presente proyecto, y en el marco del programa 4G adelantado por la ANI que ha derivado en la adjudicación de proyectos APP de iniciativa pública y privada, la Oficina de Control Interno viene adelantando un seguimiento especial, dado que la nueva generación de contratos de concesión suscritos presentan 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.

Por tal motivo, en este proyecto se realizó un análisis particular a las distintas actividades que se vienen realizando en la etapa de preconstrucción, considerando que para la fecha de la auditoría el

proyecto presenta un atraso de 6 meses desde la firma del acta de inicio de la etapa de construcción, la cual estaba estimada para el 12 de noviembre de 2015.

Por otro lado, el concesionario está realizando actividades de operación y mantenimiento de los 18 km de corredor entregado por parte del INVIAS a la ANI, y a su vez de la ANI a Covipacífico S.A.S al inicio del proyecto. Cabe aclarar, que no a la fecha no hacen parte de esta entrega los tramos pertenecientes a los 3 contratos que actualmente tiene INVIAS en la zona (No. 203 de 2008, 541 de 2012 y 1791 de 2012); al igual que 2 puntos críticos que están en intervención por parte del Fondo de Adaptación.

Vale la pena resaltar que los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la Agencia, obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas están en función de la metodología señalada en los siguientes manuales y guías:

- Manual de evaluación del desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Criterios de evaluación matriz MED (Matriz de Evaluación de desempeño) para los modos: Carretero, aeroportuario, portuario y férreo. EVCI-M-003
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Manual de interventoría y supervisión GCSP-M-002
- Guía para la construcción de informes de interventoría EVCI-I-001

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la Agencia, 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	Ejecutar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista del Pacífico 1, del Proyecto "Autopistas para la prosperidad".	No. 007 de 2014	Concesionaria vial del Pacífico S.A.S – Covipacífico S.A.S
Interventor	Interventoría técnica, administrativa, legal, financiera, contable, ambiental, social y predial del contrato de concesión bajo un esquema de APP No. No. 007 de 2014 proyecto "Autopista Conexión Pacífico 1".	No. 160 de 2014	Consorcio SERVINC - ETA
Supervisor	Profesional de planta Experto G3-7	Resolución 059 de 2016	Ing. Lilian Mercedes Laza

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Marzo de 2016

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción	15 de septiembre de 2014
Fecha de terminación estimada	11 de noviembre de 2039*
Plazo actual estimado de contrato (años)	25*
Fecha acta de inicio	11 de noviembre de 2014
Inicio de la etapa de preconstrucción	11 de noviembre de 2014
Inicio de la etapa de construcción	12 de noviembre de 2015*
Iniciación etapa operación y mantenimiento	12 de noviembre de 2014*

*Fechas previstas en el Contrato 007 de 2014

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Marzo de 2016

La composición de la concesión carretera, para el proyecto de concesión carretero del programa 4G – Autopista Pacífico 1, se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Covipacífico S.A.S.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Estudios y proyectos del Sol S.A.S EPISOL S.A.S	
Iridium Colombia Concesiones varias S.A.S		40.00%
Fondo CFC-SK		10.10%
	TOTAL	100,00%

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Marzo de 2016

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio SERVINC - ETA
Representante Legal	Miguel Ángel Bettin Jaraba
Valor inicial del Contrato	\$ 30.305.757.341
Tiempo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	8 de noviembre de 2014
Fecha de terminación del Contrato	7 de noviembre de 2021

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Marzo de 2016

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Servicios de Ingeniería y Construcción Limitada	51,00%
Estudios Técnicos y Asesorías S.A	49,00%
TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Marzo de 2016

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 a la supervisora del proyecto, adicional a ésta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión.

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 mediante memorando No. 2016-102-004831-3 del 14 de abril y correo electrónico de la misma fecha. Cabe resaltar, que la información fue entregada oportunamente por la supervisora mediante memorando No. 2016-300-005155-3 del 22 de abril e informado con anterioridad mediante correo electrónico.

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

Entrevistas: Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora en la ciudad de Medellín y Bogotá 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. De igual manera, se realizó reunión con la supervisora el día 4 de mayo de 2016, en donde se evidenció que se tiene un conocimiento amplio de todos los aspectos del proyecto e implementa gradualmente procedimientos de seguimiento al mismo. Ese mismo día, se asistió al Plan de regularización organizado por la supervisión.

Asistencia a audiencias: Se asistió a la audiencia por el posible incumplimiento predial el día 11 de mayo en las oficinas de la ANI, al igual que la audiencia por el eventual incumplimiento ambiental el día 12 de mayo del 2016.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental, además de la evidenciada por la interventoría

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a todo el corredor, el cual inicia en Bolombolo, en donde se verificó de manera especial el tramo en donde, a la fecha, se están realizando actividades de operación y mantenimiento; al igual que mediante la verificación de planos se visitaron los lugares en donde se tienen planteadas las 4 unidades funcionales que componen el alcance contractual del proyecto. Se visitó el peaje de Amagá el cual fue entregado a la concesión el 14 de abril de 2016.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario, además de algunos documentos contractuales, a saber:

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- ✓ Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 007 de 2014 y otros documentos contractuales)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 160 de 2014)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la supervisión del proyecto.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Debido a que es un proyecto se encuentra en el marco del programa 4G adelantado por la Agencia Nacional de Infraestructura, se evidencia que la Contraloría General de la República realizó auditoría los días 26, 27 y 28 de abril, razón por cual a la fecha de la auditoría no existe ningún hallazgo.

Por otro lado, se consultó ORFEO²; 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.

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

² Sistema de gestión documental Interno - ANI

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO AUTOPISTA PACÍFICO 1</p>	
---	---	---

Tabla 6 – Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante oficio No. 20164090208512 del 14/03/2016 se solicitó información del proyecto	Mediante oficios No. 20161000074501 del 22/03/2016 y No. 20161000075291 del 23/03/2016 se dio respuesta a los 12 puntos requeridos.
	Mediante oficio No. 20164090308392 del 18/04/2016 se informaron las fechas y los responsables de cada una de las auditorías realizadas por la CGR para el proyecto.	Mediante oficio No. 20163000106661 del 27/04/2016 se designaron los responsables de la ANI para acompañar la auditoría de la CGR.

5.1 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 desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI. Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

Tabla 7 – Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	16/05/2016	9:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	16/05/2016	9:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa.	16/05/2016	9:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; aforo y recaudo y técnica.	16/05/2016	2:00 p.m.
Recorrido al Corredor Concesionado	17/05/2016	8:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; predial, ambiental y social	17/05/2016	5:00 p.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; financiera y jurídica	18/05/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	18/05/2016	5:00 p.m.

Se realizó revisión de la documentación con la supervisora el día 4 de mayo de 2016, en donde se analizaron las situaciones más críticas que se presentan en el proyecto actualmente y las razones por las cuales no se ha iniciado la etapa de construcción. Entre éstos se encuentra el tema predial, ambiental y los diferentes procesos administrativos vigentes por los que atraviesa el concesionario.

De acuerdo a la verificación documental de la información que se encuentra en la plataforma Project on line, se observó que existen incoherencias respecto a lo conversado con la supervisora y evidenciado en los informes mensuales de la interventoría, tales como en el ítem Firma acta de finalización de la Fase de Pre-Construcción en donde la "Disponibilidad predial 40% longitud efectiva" se encuentra en un 100% de cumplimiento, lo cual es incorrecto si se considera que a la fecha se cuenta con un 17% de disponibilidad. Esto mismo ocurre en la Fase de construcción, en donde algunas UF presentan avance de ejecución debido a que la "Firma acta de finalización de la Fase de Pre-Construcción" presenta avances del 60%.

De igual manera, se verificó que en la plataforma de Project on line no se tienen cargados los documentos relacionados a los procesos de contratación adelantados por la Entidad para seleccionar al concesionario ni la interventoría de este proyecto. Además, no se observan los informes mensuales entregados por la interventoría y el concesionario para el año 2016 ni la matriz de riesgos y su respectivo seguimiento.

Es importante resaltar los diferentes análisis que se han realizado al interior del equipo de la supervisión, dentro del cual se destaca la aprobación de los 11 posibles incumplimientos indicados por la interventoría, el acompañamiento en las socializaciones y comités técnicos con el concesionario, entre otros. Además, la verificación realizada al interior de la Gerencia carretera, en la que se comprobó que algunos especialistas del equipo de la interventoría (que tienen a la fecha sólo el 20 o 25% de dedicación), tienen a su cargo más de 2 o 3 proyectos con la ANI que suman dedicaciones mayores al 100%, lo que genera que no se pueda cumplir a cabalidad con las funciones establecidas contractualmente.

Por otro lado, la auditoría de la interventoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio SERVINC - ETA en las ciudades de Medellín y 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.

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

- Etapa de preconstrucción del proyecto. Verificación de la lista de chequeo y acciones para inicio de la etapa de construcción (Plan de obras).
- Obtención de la licencia ambiental para las 4 Unidades Funcionales. Seguimiento de la audiencia de incumplimiento ambiental.
- Obtención de la disponibilidad predial del 40% de los predios del proyecto. Seguimiento de la audiencia de incumplimiento predial.
- Seguimiento a la demanda arbitral iniciada por el Concesionario.

- Acciones realizadas por la ANI respecto a los riesgos cuantificados que afectarían la ejecución del proyecto (matriz de riesgos)
- Cumplimiento de ejecución de actividades relacionadas al mantenimiento y operación de los tramos entregados por INVIAS, a cargo del Concesionario.

De igual 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 de la interventoría, se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; de igual manera, se entregan registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

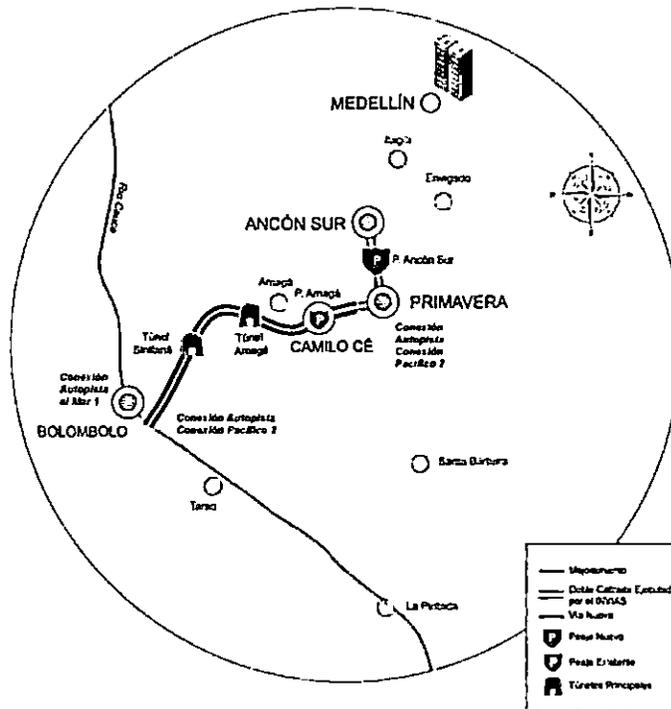
5.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de concesión carretero del programa 4G – Autopista Pacífico 1 es un corredor vial de 54 km aproximadamente, el cual comprende los municipios de Ancón Sur – Camilo C – Bolombolo, en el departamento de Antioquia. Tiene como objetivo principal conectar el eje cafetero con el interior del país y los principales puertos del país.

Dentro del alcance del proyecto se encuentra la construcción de 32 km de doble calzada y el mejoramiento y operación de 18 km de calzada existente. De igual manera, tiene la finalidad de construir 49 viaductos, 2 túneles (Sinifaná y Amagá) y 3 intercambiadores viales. El proyecto está dividido de la siguiente manera:

- **Unidad funcional 1.** Bolombolo – K13+400: Está conformado por la construcción de 13,4 km de doble calzada, 26 viaductos, la intersección de Sinifaná y el túnel de Sinifaná.
- **Unidad funcional 2.** K13+400 – Camilo Ce: Está conformado por la construcción de 13 km de doble calzada, 16 viaductos y la construcción de la calzada izquierda del túnel de Amagá.
- **Unidad funcional 3.** Túnel de Amagá (Calzada derecha): Está conformado por la construcción de la calzada derecha del túnel de Amagá.
- **Unidad funcional 4.** Camilo Ce – Ancón Sur: Está compuesto por:
 - Operación y mantenimiento de 18 km, los cuales están definidos desde Camilo Ce a Ancón Sur.
 - La construcción de 5 km de doble calzada y el intercambiador de Camilo Ce.

Ilustración 1- Mapa del proyecto



Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Marzo de 2016

Se asistió al plan de regularización del 4 de mayo y se realizó la auditoría a la interventoría los días 16, 17 y 18 de mayo, en donde se evidencia que para la fecha no se ha suscrito el acta de inicio de la etapa de construcción, la cual estaba estimada para el 12 de noviembre de 2015.

Por tal motivo, y de acuerdo a las comunicaciones presentadas por la interventoría y la aprobación de la ANI, el concesionario se enfrenta a dos audiencias de incumplimiento provenientes de la no obtención de la licencia ambiental y la disponibilidad del 40% de los predios de la UF4, la cual fue escogida por la concesión para iniciar la etapa de construcción.

Por otro lado, se evidencia que el concesionario interpuso una demanda de arbitramento en contra de la ANI, que incluyen pretensiones subsidiarias de nulidad frente a las actas de entrega de la infraestructura y las actividades de operación y mantenimiento, entre otros. Además, se está incluyendo el concepto de plazo estimado, ya que para el concesionario no es un tiempo fijo sino determinable, razón por la cual no se han cumplido los tiempos estipulados contractualmente. Respecto a lo anterior se verificó que, a la fecha de la auditoría, ya están aprobados los tres árbitros que atenderán este tribunal y se está a la espera de citación de la primera audiencia.

Dentro de la visita al proyecto, se observó que en los 18 km que se están operando, el concesionario está realizando actividades de mantenimiento como rocería, levantamiento de derrumbes, entre otros. Sin embargo, se evidencia que existe material acumulado en cunetas, basura acoplada en varias zonas del corredor y capa asfáltica con fisuras notables. Además,

deficiencia de señalización horizontal en el corredor, específicamente en pintura en curvas y zonas con pendientes pronunciadas, como también de los cabezotes de las alcantarillas.

Foto 1. Fisuras en el pavimento (PR48+000)	Foto 2. Remoción de escombros (PR59+400)
	
Fisuras sin sellamiento	Cuadrilla del concesionario
Foto 3. Señalización horizontal deficiente	Foto 4. Falta limpieza de cunetas
	
Falta señalización en curvas	Cunetas con material sin recoger

Al respecto, es importante mencionar que la interventoría realiza una medición mensual de los indicadores mencionados en el apéndice técnico No. 2, los cuales se encuentra en obligación contractual de cumplir el concesionario. Sin embargo, se evidencia que temas relacionados a la señalización horizontal y el control de las fisuras no se establecen como medibles y exigibles dentro de los niveles de servicios para la etapa preoperativa, razón por la cual el concesionario se rehúsa a ejecutar estas actividades.

5.3 Temas abordados de manera específica:

5.3.1 Etapa de preconstrucción del proyecto. Verificación de la lista de chequeo y acciones para inicio de la etapa de construcción (Plan de obras).

El día 4 de mayo se asistió al plan de regularización del proyecto de concesión carretero del programa 4G – Autopista Pacífico 1, en el cual se contó con la presencia de todo el equipo de la ANI y un representante de la interventoría. Este tenía como finalidad revisar los inconvenientes que se presentan en cada uno de los componentes, en especial al predial y ambiental, considerando que a la fecha no se cuenta con aprobación de la ANLA para inicio de etapa de construcción.

Mediante auditoría a la interventoría, se verificó que se realizó un formato propio con el fin de llevar un control de las actividades a realizar en la etapa de preconstrucción, dentro de las cuales se encuentran la no objeción de traslado de redes de servicio, cierre financiero, suscripción de contrato de diseño y construcción, entre otros. Cabe aclarar que el plan de adquisición predial y las pólizas por parte del concesionario se aprobaron con la salvedad del cronograma, al igual que el tiempo estimado para presentación y aprobación de la licencia ambiental.

Dentro de las actividades que fueron necesarias revisar con mayor detenimiento por su complejidad, se encuentra la revisión de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales (en especial la UF4 ya que fue necesario su modificación), razón por la cual la interventoría solicitó y realizó mesas de trabajo con el concesionario, de tal manera que se conciliaran criterios y se aprobaran los mismos dentro de los tiempos estipulados contractualmente.

Por último y respecto al plan de obras, se observó que la interventoría aprobó dicho plan en el cual se consideran todas las actividades a realizar para la construcción de la doble calzada, los viaductos, intercambiadores y túneles mediante la aplicación de una metodología porcentual, en donde se verifica el cumplimiento por productos.

Es importante aclarar, que el cronograma entregado por el concesionario está planteado para inicio de obras por la UF4, la cual según se verificó con la información aprobada por interventoría, es la única unidad funcional que a la fecha no cuenta con el 40% de disponibilidad predial. En visita de obra se observó que en la UF4 existen varios predios con vallas que dicen "Disponible", aunque no se ha entregado esa información por parte del concesionario, de tal manera que no están contabilizados por la interventoría.

<p>Foto 5. Vallas de predios disponibles UF4.</p>	<p>Foto 6. Valla informativa del proyecto</p>
	
<p>Información no consolidada por la interventoría</p>	<p>Valla de inicio en la etapa preoperativa</p>

5.3.2 Obtención de la licencia ambiental para las 4 Unidades Funcionales. Seguimiento de la audiencia de incumplimiento ambiental

Desde el inicio del proyecto, la concesión Covipacífico contrató a la firma Integral S.A la cual se encargó de realizar los trámites necesarios para la obtención de la licencia ambiental en todo el corredor. Para tal fin, la interventoría verificó que esta empresa no contaba con permiso para recolección de especímenes, la cual era necesaria para tramitar la información necesaria de todo el corredor vial e incluir todos los aspectos en el EIA que se presentaría a la ANLA.

Sumado este inconveniente con el levantamiento de veda nacional y regional que fue necesario tramitar con Corantioquia, el concesionario presentó un cronograma de licenciamiento de todo el corredor (el cual no fue dividido por unidades funcionales) con fecha de obtención para el 3 de marzo de 2016. Al respecto, la interventoría y la ANI se pronunciaron en varias ocasiones informando que el tiempo para inicio de construcción era el 12 de noviembre de 2015, razón por la cual no se aceptaba ese cronograma.

La interventoría acompañó el proceso y participó en varias mesas de trabajo con el concesionario, con el fin de ajustar adecuadamente el EIA, al igual que informó oportunamente a la ANI del atraso que se estaba presentado. Aunque se recomendó en varias ocasiones presentar el EIA a más tardar en mayo de 2015, el concesionario finalmente radicó el 14 de agosto de 2015.

De acuerdo a lo anteriormente mencionado, la interventoría presentó a la ANI inicio de presunto incumplimiento en contra del concesionario cuyo desarrollo abarca varias audiencias, dentro de las cuales es importante mencionar la situación que se presentó en audiencia el 12 de mayo en instalaciones de la ANI. En ella se evidenció que debido a que el concesionario no acreditó que el perito elegido estaba inscrito en la Cámara de Comercio en los tiempos estipulados por la Entidad, se tenía previsto para ese día terminar el proceso y colocar la multa por incumplimiento de la obtención de la licencia ambiental al concesionario.

Sin embargo, el equipo de Defensa Judicial informó que se había realizado de manera incorrecta la notificación de una de las audiencias, lo que generó que la Entidad estuviera en la obligación de tener en cuenta el peritaje realizado para tal fin y no imponer aún la multa para el concesionario. La interventoría realizó concepto del peritaje y se encuentra en revisión por parte de Defensa Judicial.

Por último, se informó que a ANLA expidió el 13 de mayo la licencia ambiental para todo el corredor y se está a la espera de la notificación y ejecutoria del acto administrativo, aunque el concesionario aún tiene la posibilidad de colocar un recurso de reposición. Esta situación generaría la terminación del proceso administrativo que se encuentra en curso y la no imputación de multas para el concesionario.

5.3.3 Obtención de la disponibilidad predial del 40% de los predios del proyecto. Seguimiento de la audiencia de incumplimiento predial

La interventoría ha acompañado el plan de gestión predial entregado por parte del concesionario, el cual fue aprobado con la salvedad del cronograma estipulado para el mismo, ya que se tenía previsto el inicio de la etapa de construcción por fuera de los plazos estipulados en el contrato. Esta decisión fue acompañada por la ANI, con el fin de no obstaculizar las actividades a realizar por parte del concesionario y permitir el avance en el proyecto.

Debido a lo anterior, y una vez cumplido el plazo, la interventoría solicitó a la ANI inicio de posible incumplimiento predial, sobre el cual, desde entonces, se han realizado varias audiencias para cumplir con el debido proceso. El 11 de mayo se asistió a una de ellas, en donde se interrogó y se presentaron oficialmente los resultados del perito especializado, el cual fue solicitado por parte del concesionario con el fin de demostrar atrasos, debido al cambio de trazado en la UF4. Como resultado, el perito argumentó que, debido a esta situación, sería necesario adquirir más predios de los considerados inicialmente, lo que repercutiría en un mayor costo predial.

Al respecto, la interventoría generó un concepto en donde se refuta la posición del perito y se evidencia que el cambio de trazado no puede considerarse como un atraso aceptable ya que, en principio, debe ser concebido como un mal diseño realizado por el concesionario. Por otro lado, se argumenta que no es que sea necesario obtener más predios de los 142 predios iniciales, sino que por cambio de trazado se abarcará más área de la inicial, razón por la cual es necesario volver a realizar las fichas prediales de cada uno de ellos.

A la fecha de la auditoría, se verificó que existen 255 predios que componen la gestión predial a cargo del concesionario, de los cuales sobre 192 se ha entregado información a la interventoría, la cual a su vez ha aprobado 173. Por otro lado, se informa que existe un vacío catastral en el sector de Camilo Ce, en donde el Catastro Municipal no cuenta con información sobre más de 50 predios que podrían verse afectados por el proyecto. Para ésta última situación, se recomienda ser tratada con la mayor rapidez por parte de los interesados y acompañamiento de la ANI, de tal manera que no se convierta en un problema mayor a la hora de iniciar adquisición de predios.

Por último, se verificó que la UF4 es la única que a la fecha no cuenta con el 40% de disponibilidad predial (la interventoría informa que sólo se tiene el 17%), considerando que el concesionario ha informado en varias ocasiones que desea iniciar allí la etapa de construcción.

5.3.4 Seguimiento a la demanda arbitral iniciada por el Concesionario.

Debido a que en el transcurso de la etapa de preconstrucción y el plazo adicional que el concesionario ha utilizado para cumplir con los requisitos que permiten avanzar a la etapa de construcción, Covipacífico ha decidido instaurar una demanda arbitral en contra de la ANI que tiene como pretensiones subsidiarias para nulidad las actas de entrega de la infraestructura, las actividades de operación y mantenimiento, entre otros, las cuales son consideradas de ineficaces para el concesionario. De igual manera, se debate el concepto de “plazo estimado” como un tiempo determinable y no fijo, lo cual permitiría que el concesionario tenga la “libertad” de definir el plazo para cada etapa, según su conveniencia y/o necesidad.

Según lo conversado y evidenciado mediante varios conceptos por parte de la interventoría, se explica que existen varias condiciones del contrato (parte general y específica) que dejan a diversas interpretaciones por parte del concesionario (como las actividades de obligatoriedad en la etapa de operación y mantenimiento, entrega de infraestructura, entre otras), lo que permite que se generen situaciones como las que se están presentando en el proyecto. A la fecha, se conoce que ya se tiene aprobación de los árbitros que compondrán el tribunal de arbitramento y se está a la espera de citación de la primera audiencia.

Respecto a lo anterior, es importante que la Entidad revise con detenimiento las cláusulas y obligaciones que se tienen pactadas en los contratos de cuarta generación, desde la etapa de estructuración, en especial lo relacionado con los plazos considerados para la ejecución de cada etapa del proyecto, de tal manera que no se presenten incongruencias o interpretaciones erradas por parte del privado. De igual manera, analizar los tiempos de entrega de la infraestructura existente al concesionario sólo hasta que se tenga el acta de liquidación de los contratos vigentes en el corredor, considerando que en ocasiones son trámites administrativos ajenos a los intereses del proyecto, que entorpecen los plazos y actividades estipulados inicialmente.

Por último, se informa que a la fecha no se ha realizado una contrademanda por parte de la ANI, razón por la cual se recomienda estar atentos a cualquier acción por parte del concesionario respecto a la demanda y el avance de la misma.

5.3.5 Acciones realizadas por la ANI respecto a los riesgos cuantificados que afectarían la ejecución del proyecto (matriz de riesgos)

Dentro de las obligaciones contractuales que tiene la interventoría, se encuentra el seguimiento detallado de la matriz de riesgos del proyecto, mediante la cual se identifican y cuantifican los posibles acontecimientos que generen situaciones de retraso o impidan la correcta ejecución del proyecto.

De acuerdo al ejercicio realizado por la interventoría, el cual se consigna en los informes mensuales, se identificó que desde la estructuración del proyecto se concibieron valores inferiores a los requeridos para realizar actividades puntuales. Cabe aclarar, que los montos utilizados para estos ejercicios se basan en información entregada por el concesionario, los cuales pueden variar en función del plan de gestión predial final que quede aprobado por la interventoría y la ANI, una vez se supere el 40% de disponibilidad predial a cargo del concesionario.

Los casos más críticos se presentan en las siguientes subcuentas:

- **Predial:** Existe un sobrecosto por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas, en donde se requiere para la gestión predial del proyecto un valor de \$77.026.015.920, lo que equivale un incremento del 50% considerando que se tenía previsto \$26.194.902.372. Por tal motivo, será necesario que el Estado aporte un valor adicional de \$39.305.356.504 y el concesionario de \$11.525.757.044. Además, no se consideró el valor asociado a notariado y registro de los predios a adquirir para el proyecto ni la tasación del daño emergente y lucro cesante.

Para los aportes ANI, se está evaluando la solicitud de recursos para el presupuesto 2017 ya que el valor requerido supera la subcuenta y el plan de aportes del proyecto. Al respecto, se están evaluando los valores finales y mediante mesas de trabajo con el concesionario, se está analizando cual es la mejor alternativa para darle solución a este problema.

Es importante mencionar que la posición de la ANI es prever toda ocurrencia del riesgo, pero es necesario que el concesionario inicie la gestión predial requerida, considerando que es la única faltante para el inicio de etapa de construcción.

- **Ambiental y social:** Se presenta un sobrecosto por compensaciones socio ambientales, ya que mediante comunicación del concesionario se están considerando \$533.485.839 de más, lo que equivale al 5% del valor inicial, el cual es de \$9.870.086.712; aunque es importante aclarar que no deberán ser aportados por el Estado sino por el concesionario. En el valor que se presentó, se hace salvedad que no se incluyen los costos relacionados al Plan de reasentamiento, que de acuerdo a lo evidenciado en visita de obra, hacen parte más de 35 familias en Camilo Ce.
- **Redes:** Existe un sobrecosto por traslado de redes requeridos en el proyecto, principalmente en la UF4 la cual requiere más del 60% de los recursos. El ejercicio del concesionario expone la necesidad de \$3.031.174.141 adicionales, los cuales estarían divididos en \$2.808.311.567 por parte del Estado y \$222.862.574 por el concesionario. Esto evidencia un aumento de casi el 500% del valor estimado, el cual era de \$506.505.850

Al igual que la subcuenta predial, se está verificando y llegando a valores aceptados por las partes, de tal manera que se incluyan dentro del presupuesto adicional requerido para el proyecto.

Por último, es necesario que la Entidad analice los valores asignados a cada una de las subcuentas desde la etapa de estructuración, de tal manera que no se presenten diferencias en etapas posteriores del proyecto, ya que pueden afectar considerablemente el cumplimiento de los plazos contractuales o el alcance inicial del mismo.

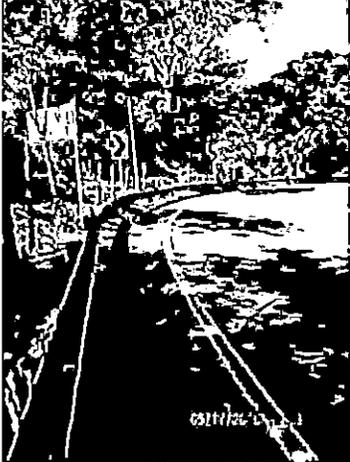
5.3.6 Cumplimiento de ejecución de actividades relacionadas al mantenimiento y operación de los tramos entregados por INVIAS, a cargo del Concesionario.

Debido a que el contrato prevé la ejecución de actividades de operación y mantenimiento de los 18 km de corredor entregado por el INVIAS a la ANI, y a su vez por la ANI a Covipacífico S.A.S al inicio del proyecto, el concesionario realizó un PAGA que fue aprobado por parte de la interventoría y que actualmente realiza seguimiento del mismo. Cabe aclarar que a la fecha, no hacen parte de la concesión los tramos pertenecientes a los 3 contratos que actualmente tiene INVIAS en la zona (No. 203 de 2008, 541 de 2012 y 1791 de 2012), al igual que 2 puntos críticos que están en intervención por parte del Fondo de Adaptación. Se evidencia que el contrato 1791 ya se encuentra liquidado, el 203 ya se terminó y están en proceso de liquidación por un tema de pasivos ambientales y el 541 está en ejecución y se tiene prevista su finalización en agosto de 2016.

Al respecto, la interventoría demuestra en los informes mensuales la medición de los indicadores de niveles de servicio para etapa preoperativa, en el cual se evidencia que se cumple con lo estrictamente necesario. Sin embargo, en visita de obra y mediante revisión de oficios de la interventoría, se observa que el concesionario no está realizando mejoramiento de fisuras, cumplimiento de la señalización horizontal requerida para la correcta seguridad vial, entre otros.

Se informa que estos temas han sido tratados en los comités técnicos, al igual que se han realizado oficios requiriendo acciones que solucionen dichos inconvenientes; sin embargo, el concesionario sostiene la posición de realizar las actividades de mantenimiento y operación que se mencionan exclusivamente el apéndice técnico No. 2 del contrato, dentro del cual no se considera actividades como parcheos considerables, mantenimiento y cambio de señalización vial, y demarcación horizontal de toda la vía. Por tal motivo, es necesario que la Entidad verifique desde la etapa de preconstrucción estos niveles de servicio y de las descripciones de cada una de las actividades, de tal manera que se cuenten con mayores herramientas que permitan garantizar la correcta ejecución y cumplimiento por parte del concesionario.

A la fecha, la interventoría solicitó período de cura y se encuentra en aprobación de la ANI, con el fin de que el concesionario presente el cronograma de actividades para el mantenimiento de las estructuras contenidas en el SIPUCOL (sistema de puentes colombianos), de tal manera que el concesionario realice las acciones de mejoramiento de dichas estructuras de acuerdo a su obligación contractual.

Foto 7. Defensas metálicas y barandas de puentes	Foto 8. Mejoramiento Puente José María Córdoba
	
Se reemplazaron las defensas metálicas en mal estado	Estructura contenida en SIPUCOL para mantenimiento.

Por otro lado, y de acuerdo a los resultados de la auditoría de seguridad vial realizada por la interventoría, se verificó que era necesario cambiar las defensas metálicas y las barandas de los puentes. Se solicitó al concesionario realizar dicho cambio sin obtener resultado, por tal motivo se dio la imposición de un período de cura de 45 días por parte de la ANI, el cual fue subsanado por el concesionario mediante las intervenciones en dichos elementos.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Por parte de la auditoría de la OCI se generó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría Consorcio SERVINC-ETA en los años anteriores, en donde se denotan las actuaciones progresivas de la interventoría ya que puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento fueron aplicadas para un mejoramiento continuo.

Se realizó la actualización de la calificación obtenida en la auditoría pasada, con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED, producto del desarrollo y mejoramiento que ha tenido el proyecto en el transcurso desde la auditoría pasada hasta la evaluación del presente año.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en mayo de 2015 al Consorcio SERVINC-ETA:

Tabla 8 – Resultados de calificación MED de mayo de 2015

		Nombre Proyecto Concesión	
		Conexión Autopista Pacifico 1	
		Nombre Interventoría del proyecto	
		CONSORCIO SERVINC - ETA	
		No. Contrato Interventoría	
		160 DE 2014	
		Fecha de Evaluación	
		22 DE MAYO DE 2015	

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				76.95	
02	Gestión Técnica				73.83	
03	Gestión Financiera				73.83	
04	Gestión Jurídica				70.50	
05	Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA
06	Gestión Ambiental				73.58	
07	Gestión Social				73.00	
08	Gestión Predial					80.50
Promedio General =		74.60				

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio SERVINC-ETA para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 75.35 sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2016.

Tabla 9 – Resultados de calificación MED de mayo de 2016

		Nombre Proyecto Concesión	
		AUTOPISTA PACÍFICO 1	
		Nombre Interventoría del proyecto	
		CONSORCIO SERVINC-ETA	
		No. Contrato Interventoría	
		160 DE 2014	
		Fecha de Evaluación	
		16 Y 17 DE MAYO DE 2016	

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				76.33	
02	Gestión Técnica				78.09	
03	Gestión Financiera				75.84	
04	Gestión Jurídica				79.25	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				70.50	
06	Gestión Ambiental				74.25	
07	Gestión Social				73.00	
08	Gestión Predial					75.50
Promedio General =		75,35				

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 8 y 9 los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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 del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – de tal forma que se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN 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 mforero@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 16, 17 y 18 de mayo 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.

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la ANI y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada unidad funcional, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario

a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas 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 abril de 2016, así:

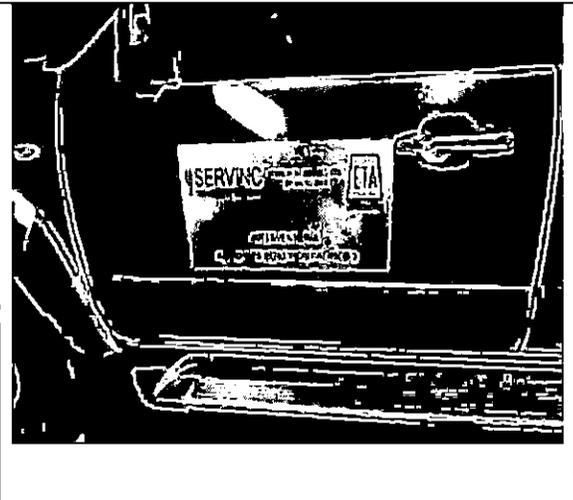
6.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 76.33

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos exigidos por la ANI, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control, aunque la Gerencia carretera evidenció que el especialista de túneles tiene a su cargo 3 proyectos que suman más del 100% de dedicación permitida, por lo cual es necesario que la interventoría realice los ajustes pertinentes.

Las oficinas que tienen se encuentran ubicadas en la ciudad de Bogotá y Medellín, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar y debido a su cercanía con el proyecto les permite acceder rápidamente al corredor para el cumplimiento de sus funciones.

Se observa que no se cuenta con el logo de la ANI en los recursos físicos de la obra y la oficina de la interventoría al igual que en las camionetas y EPP's del personal, razón por la cual es necesario incluirlo en cada uno de los elementos que identifiquen la interventoría, partiendo de la premisa que la ANI tiene la necesidad de contar con interventorías que se desempeñen como agentes del Estado (servidores públicos), que trabajen mancomunadamente con la Entidad y a la vez realicen adecuadamente las actividades de vigilancia y control.

<p>Foto 9. Camioneta de la interventoría</p>	<p>Foto 10. EPP's de la interventoría</p>
	
<p>Camioneta sin logo de la ANI visible</p>	<p>Chaleco utilizado por el personal de la interventoría sin logo de la ANI visible</p>

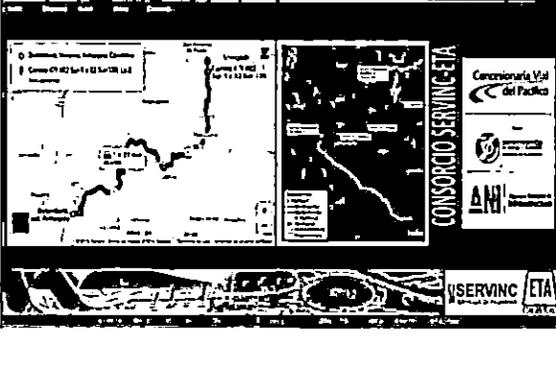
El consorcio SERVINC-ETA adoptó el sistema de gestión de calidad, seguridad, salud ocupacional y ambiente de la empresa SERVINC LTDA, razón por la cual cuentan con certificaciones ICONTEC 9001, 14001 y 18001, las cuales a la fecha, se encuentran vigentes y en proceso de recertificación. Adicional, tienen dos profesionales de apoyo en calidad, 9 programas y 3 procesos que se implementan en todas las acciones presentadas por la interventoría.

Al respecto, es importante mencionar que aunque se tienen formatos e indicadores de seguimiento relacionados a actividades en la etapa de preconstrucción, se recomienda que la interventoría cree e incorpore oportunamente en el SIG formatos y listas de verificación que permitan evidenciar las actividades de vigilancia y control en la etapa de construcción.

La correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina y ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. Para tal fin, la interventoría implementa herramientas al interior como cuadros de trazabilidad en Excel, alertas google calendar, cuadros de seguimiento con fechas límites y control de días de respuesta. De igual manera, cuenta con un profesional que no es contractual, pero que apoya con las actividades de correspondencia, la cual presenta indicadores de entrega de informes y en general un sistema robusto de gestión documental.

Respecto a lo mencionado anteriormente, se recomienda a la interventoría que incluya toda esta gestión documental en el informe mensual presentado a la ANI, de tal manera que se evidencien todas las acciones que se realizan y la medición de indicadores de eficacia y eficiencia de la función como interventoría.

Se verifica que la página web del concesionario cuenta con información importante acerca del proyecto, distintas líneas de atención, datos relevantes y actualizados del estado en el que se encuentra el proyecto. Respecto a la página web de la Interventoría, se observa que es una plataforma de fácil acceso, que cuenta con líneas de atención al usuario y describe el alcance y trazado del proyecto de una manera clara; sin embargo, se observó que la ficha técnica no estaba actualizada, por lo que es necesario solicitar su respectivo ajuste. De igual manera, generar acceso en tiempo real de las cámaras que se encuentran en el peaje de Amagá, con el fin de que se dé cumplimiento a lo establecido en el literal a) Área administrativa del capítulo 5.3.3 Funciones generales del documento Metodología y Plan de Cargas para la interventoría.

<p>Foto 11. Página web concesionario</p> 	<p>Foto 12. Página web interventoría</p> 
<p>Verificación contenido</p>	<p>Verificación contenido</p>

Se verifica que la entrega del Informe mensual de la interventoría se está entregando oportunamente y dentro de los tiempos establecidos contractualmente, al igual que se resalta el apoyo y acompañamiento efectuado por parte de la interventoría a la ANI, en especial en lo referido a los 11 periodos de cura solicitados por presuntos incumplimientos por parte del concesionario.

Es importante destacar el seguimiento que realiza la interventoría a la matriz de riesgos del proyecto, de tal manera que se alerta a la ANI sobre posibles inconvenientes que se podrían presentar en un futuro. Además, se evidencia una buena práctica al tener una matriz de identificación de riesgos desde inicio del contrato de interventoría, la cual se recomienda codificar y actualizar periódicamente.

6.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 78.09

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades que contractualmente son de obligatorio cumplimiento en la etapa de preconstrucción por parte del concesionario, de tal manera que se implementó una lista de chequeo la cual ha servido para tener claridad en los plazos y cronogramas establecidos por parte del concesionario.

De acuerdo a lo anterior, y en relación a la entrega de los estudios y diseños por parte del concesionario y la aprobación de los mismos por parte de la interventoría, se evidenció que se aplicó una buena práctica en donde se concilió un cronograma de mesas de trabajo entre las

partes, de tal manera que se revisaron cada uno de las observaciones y/o comentarios y se llegaron acuerdos y modificaciones. A la fecha, ya se tiene la no objeción por parte de la interventoría.

Es importante destacar la posición de la interventoría de no aprobar los cronogramas entregados por el concesionario que excedían los plazos contractuales, en especial de los aspectos relacionados a la gestión predial, obtención de licencia ambiental y pólizas contractuales, de tal manera que no entorpeció el transcurso normal del proyecto pero evidencia coherencia con el significado de plazo estimado de la Entidad.

Por otro lado, se considera como buena práctica que la interventoría haya instaurado durante el transcurso del proyecto varios periodos de cura en contra del concesionario, los cuales permitieron que se diera cumplimiento a varias actividades que hacen parte de este componente, como son el mejoramiento de defensas metálicas y barandas de los puentes, la entrega detallada del Plan de obras y la instalación de la segunda base de operaciones en el corredor. Actualmente, se está tramitando la presentación de un cronograma de actividades para el mantenimiento de las estructuras contenidas en el SIPUCOL, las cuales son requeridas para mantener un nivel de seguridad vial alto en la vía.

<p>Foto 13. Base de operación Tititribí</p>	<p>Foto 14. Elemento de operación</p>
	
<p>Instalación de segunda base de operaciones</p>	<p>Utilización de pantallas de velocidad.</p>

Es importante que la interventoría implemente los formatos de seguimiento a las actividades de operación y mantenimiento a cargo del concesionario para los tramos que se encuentran actualmente a cargo del INVIAS y el Fondo de Adaptación (una vez se entregue al concesionario) de tal forma que se lleve un control de todo el corredor. Además, actualizar el inventario vial y realizar auditorías periódicas de seguridad vial con el fin de garantizar un nivel de servicio óptimo para los usuarios.

Foto 14. Contrato 541 de 2012 – INVIAS	Foto 15. Contrato 541 de 2012 – INVIAS
	
Contrato en ejecución (Segunda calzada Primavera – Camilo Ce)	Contrato en ejecución (Segunda calzada Primavera – Camilo Ce)

6.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 74.25

La interventoría ha acompañado y recomendado mediante oficios y comités técnicos al concesionario, respecto a los tiempos y trámites requeridos para la obtención de la licencia ambiental, de tal manera que no se presentaran retrasos para el inicio de la etapa de construcción; sin embargo, a la fecha se tiene en proceso de incumplimiento ambiental en contra del concesionario, en la cual la interventoría asiste y presenta conceptos a la Entidad tales como observaciones al peritaje solicitado por el concesionario.

Respecto al tramo que se encuentra en operación y mantenimiento, la interventoría hace un seguimiento al PAGA aprobado, en donde se evidencia que se lleva un control de la disposición de residuos y escombros, el manejo de aguas residuales, y en general todas las actividades dispuestas en el cronograma de actividades del Plan de gestión integral del concesionario. Se evidencia que se tiene concertada una reunión de actualización del PAGA, debido a que se ha encontrado que muchos de los indicadores que maneja el concesionario no son útiles para el correcto seguimiento de las actividades necesarias.

La interventoría generó una matriz de seguimiento a las obligaciones a cargo de la concesión respecto al EIA entregado a la ANLA, razón por cual se recomienda actualizar el cuadro de responsabilidades y obligaciones a cargo del concesionario en función de lo indicado en el Auto emitido el 13 de mayo por la ANLA, mediante el cual se emite la licencia ambiental para la ejecución del proyecto.

De igual manera y respecto al seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, es necesario que los formatos del sistema de calidad propios de la interventoría se actualice en relación a las actividades propias de construcción, de tal manera que se planee con anticipación el curso normal del proyecto.

6.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 75.50

Se evidencia que la interventoría ha realizado un control estricto en la gestión predial que ha realizado el concesionario en la etapa de preconstrucción, razón por la cual a la fecha se tiene una audiencia de incumplimiento predial debido a que no se ha acreditado el 40% de disponibilidad para la UF4.

Para tal fin, la interventoría implementó un procedimiento en el cual mediante una lista de chequeo, se revisa la documentación enviada por el concesionario de cada predio requerido para el proyecto y se hace visita conjunta para verificar lo estipulado en la ficha predial. Paralelamente, un equipo jurídico de la interventoría realiza el estudio de títulos, de tal manera que mediante oficio se da la aprobación técnica y jurídica de cada predio, y las observaciones que sean pertinente de cambio y/o ajuste.

Es de resaltar la solicitud de la interventoría respecto al cambio de los avalúos en las fichas prediales, ya que no se estaba especificando el contenido del inventario de cultivo y especies, lo que generaba que no se diera el precio justo a varios predios. Además, mediante oficios se ha tratado que el concesionario justifique las áreas remanentes que se considerarán para el proyecto, con el fin de aprovechar al máximo las áreas de los predios a adquirir.

Se evidencia que a la fecha de la auditoría, la interventoría ha aprobado 173 predios de los 192 que han sido entregados por el concesionario, esto sin contar con la documentación de los 63 que aún no han sido relacionados por el concesionario, pero que son requeridos en la gestión predial.

Respecto a la UF4, se verifica que es necesario realizar gestión a 142 predios, de los cuales se tiene información de 76, pero que de acuerdo al cambio de trazado requerido para la obtención de la licencia ambiental, se tiene certeza que el concesionario deberá modificar las fichas prediales existentes en donde se incluya los cambios de áreas para cada predio.

Por último, es necesario incluir en cada uno de los informes mensuales presentados a la ANI las conclusiones prediales, ya que aunque estén inmersas en las técnicas, permite visualmente al lector tener claridad del estado actual de la gestión predial la cual es un tema álgido para el proyecto.

6.1.5 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 75.84

En visita se evidencia que la interventoría cumple con los tiempos establecidos contractualmente y entrega la información actualizada en cada uno de los informes mensuales, contrastando los datos entregados por la fiduciaria y realizando análisis y verificaciones, de tal manera que se obtengan recomendaciones y observaciones que son tratados en los comités de fiduciaria.

Por la etapa en la que se encuentra el proyecto, se han realizado fondeos de las subcuentas periódicamente, constatando que a la fecha tienen los mismos recursos con los que se inició el proyecto, razón por la cual sólo se analizan los rendimientos financieros que generan dichos recursos. Respecto a esto, se ha advertido en varias ocasiones el atraso de pago mensual por parte de la fiduciaria a la interventoría, razón por la cual se han enviado oficios solicitando el cumplimiento de los plazos de pago estipulados por la ANI para este tipo de transacciones.

Se verifica que el concesionario cumplió dentro de los tiempos contractuales los giros equity, al igual que realizó el cierre financiero de acuerdo a lo estipulado en el contrato, por lo tanto se evidenció que el concesionario aportó certificaciones bancarias por un monto superior a lo solicitado contractualmente. Sin embargo, la interventoría solicitó periodo de cura respecto al incumplimiento del concesionario de presentar los estados financieros auditados por parte del revisor fiscal y no por un auditor externo, por lo cual se está a la espera de respuesta por parte de la ANI e iniciar el proceso administrativo.

Se cuenta con un formato propio en el cual se lleva un control de los días de entrega de cada uno de los formatos (GCSP-F-001 y GCSP-F-008), los cuales se radican máximo los primeros 15 días del mes y depende de la fecha en que el concesionario entregue a la interventoría para revisión. Respecto a lo anterior, se evidencia como buena práctica de la interventoría la solicitud de incluir a los formatos las certificaciones de la fiduciaria, de tal manera que la revisión sea más detallada.

Por otro lado, se observó que la interventoría no verifica y controla el documento del beneficiario real para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) de los dineros del concesionario, por lo que es necesario solicitar dicho certificado a la fiduciaria y realizar el respectivo seguimiento incluyéndolo dentro del informe financiero mensual que se entrega a la ANI.

De igual manera, y de acuerdo a lo señalado en la auditoría, se evidenció que mediante oficio CO-COSE-0336-2015 del 11 de noviembre de 2015, la interventoría solicitó a la ANI que se indicara el proceder respecto al contrato No. 160 de 2014 debido a que para esa fecha ya habían transcurrido los doce meses establecidos para la fase de preconstrucción, por lo cual se estaría presentando una mayor permanencia del contrato, lo que repercutiría en el reconocimiento de la ANI por causas imputables al concesionario. Al respecto, se evidencia que a la fecha la ANI no se ha pronunciado al respecto, y considerando que existe un retraso a causa del concesionario de más de 6 meses, la interventoría se ve afectada en la facturación mensual establecida en la sección 3.2 del contrato.

Debido a lo expuesto anteriormente, se solicita que tanto la ANI como la interventoría realicen las gestiones pertinentes para resolver dicho inconveniente, de tal manera que se establezcan condiciones claras que coadyuven en el seguimiento del contrato de concesión.

Como recomendación es importante que una vez inicie la etapa de construcción, la interventoría incluya dentro de los informes mensuales un análisis de indicadores financieros de tal manera que se generen pruebas de la capacidad financiera del concesionario. De igual manera, seguir reportando anticipadamente a la ANI, si se presenta alguna diferencia en los recursos destinados para cada subcuenta.

6.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo.

Calificación obtenida: 70.50

El peaje de Amagá fue entregado por parte del INVIAS al concesionario el 18 de abril de 2016, razón por la cual antes de esta fecha se estaban realizando análisis de aforo y recaudo en función de la información suministrada por Odinsa, la cual era la designada por INVIAS para operar dicho peaje.

En este componente se pudo observar que el concesionario tiene un adecuado control y seguimiento desde el punto de vista de operación al peaje que maneja, en donde se cuenta con los equipos, organización y personal necesaria para agilizar el recaudo de cada peaje. Para verificación del mismo, la interventoría instaló cámaras en las oficinas administrativas del peaje, con el fin de realizar la primera auditoría de aforo y recaudo que está programada para finales de mayo.

Foto 15. Peaje Amagá	Foto 16. Peaje Amagá
	
Caseta de peaje	Cámaras de la interventoría en las oficinas administrativas del peaje

En la visita se verificó el funcionamiento del peaje Amagá, el cual cuenta con 4 carriles cada una con cámaras de entrada y salida tanto de la concesión como de la interventoría, además de mecanismos de identificación de carros públicos (Ley 787 de 2002). Es importante resaltar que aunque el peaje denota un adecuado manejo, es necesario verificar el estado de pintura y señalización en el área

afereente a las casetas, al igual que mejorar las condiciones del pavimento y muros de separación de los carriles.

Foto 17. Peaje Amagá	Foto 18. Peaje Amagá
Estado actual de la infraestructura del peaje	Estado actual de la infraestructura del peaje

6.1.7 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 79.25

Se observa que la interventoría utiliza un cuadro de trazabilidad de correspondencia, en la cual se incluyen las comunicaciones relacionadas con conceptos jurídicos solicitados por la ANI y/o derechos de petición que llegan al concesionario. Con esta herramienta, se lleva un control de los días en los que se da respuesta, de tal manera que se controla que todos los requerimientos que llegan a la interventoría tengan contestación.

Se resalta el cuadro explicativo en donde se relacionan todas las responsabilidades y plazos de las obligaciones que hacen parte de las funciones de la interventoría, considerando de una manera transversal cada una de las actuaciones que se tienen frente al concesionario y la ANI.

Se evidencia que se lleva un cuadro de seguimiento de las obligaciones contractuales en la etapa de preconstrucción, la cual es de gran ayuda para indicar en que plazos y bajo qué condiciones se deberían entregar los productos por parte del concesionario. En virtud del ejercicio anterior, se recomienda realizar este mismo cuadro para las obligaciones contractuales en la etapa de construcción, considerando que es una herramienta que permitirá a la interventoría a verificar que se esté dando cumplimiento a lo estipulado en el contrato y se informe a la ANI oportunamente.

De acuerdo a lo anterior, es importante destacar la labor que ha realizado la interventoría respecto a los incumplimientos contractuales que se han generado en el transcurso del proyecto por parte del concesionario, en donde de una manera oportuna y clara a advertido a la ANI para iniciar los respectivos procesos administrativos. Esto evidencia la vigilancia y control que ejerce el equipo de la interventoría en todos los componentes del proyecto, al igual que el acompañamiento continuo en busca del correcto cumplimiento de las obligaciones del contrato. De igual manera, se verifica la

asistencia permanente a las audiencias de incumplimiento y en general todos los mecanismos de interrelación con el concesionario, como los respectivos conceptos relacionados a la demanda de arbitramento impuesta por el concesionario.

Por último, se evidencia que la interventoría tiene un cronograma de capacitaciones establecido, en donde se abarcan temas de interés general y actualización de temas legales y jurídicos para todo el personal, de tal manera que se tenga un conocimiento integral.

6.1.8 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 73.00

Se pudo observar un adecuado control y seguimiento al respecto, mediante la inclusión en el informe mensual del conteo de personal y atención al ciudadano en las oficinas móviles y fijas del concesionario. Al respecto, es importante mencionar que la interventoría solicitó un periodo de cura ya que se evidenció que el concesionario estaba incumplimiento con el personal que atendía estas oficinas, las cuales contractualmente debían ser profesionales sociales con experiencia y no auxiliares. A la fecha, el concesionario adoptó las modificaciones solicitadas.

Debido a lo anterior, es importante resaltar la verificación que realiza la interventoría a la satisfacción del usuario respecto a la atención y respuesta que da el concesionario a cada PQR's, de tal manera que se mide si se atendió oportunamente la petición y se dio una respuesta que cumple las expectativas de los usuarios. Respecto a los resultados anteriores, se generan indicadores de eficacia y gestión del mismo.



La interventoría lleva un listado de asistencia y registro fotográfico de las diferentes reuniones que comprometen este componente, un formato de verificación de la entrega de boletín trimestral a la comunidad, implementación de programas de radio y televisión por parte del concesionario, y en general los medios que se utilizan para informar oportunamente el estado del proyecto.

Durante la visita de la vía, se observó una pancarta en el municipio de Amagá en donde la comunidad expresa su descontento con la ejecución del proyecto, lo que permite vislumbrar la necesidad de realizar mayor número de socializaciones y explicaciones del alcance por parte del concesionario. Al respecto, la interventoría informó que se asistió a las reuniones del EIA y se realizaron 3 ciclos de socialización por parte del concesionario.

Foto 20. Pancarta de inconformismo de la comunidad



Pancarta en el derecho de vía

Se verifica que la interventoría realiza periódicamente el seguimiento a cada uno de los nueve (9) programas sociales aprobados en la gestión social a cargo del concesionario, en donde se utilizan indicadores y/o cronogramas de cumplimiento. Por lo tanto, se asiste a los comités sociales para analizar la información y dirimir observaciones que tiene la interventoría. Respecto a las consultas previas, se evidenció que no fue necesaria para la ejecución del proyecto, y está soportado en las comunicaciones enviadas por el Ministerio del Interior.

Por último, se informa que se solicitó al concesionario la actualización del plan de gestión social contractual, para lo cual se tienen programadas unas reuniones con la interventoría para dirimir algunos aspectos que son considerados modificarse.

7. 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 y en el recorrido realizado, se lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, 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 ANI con el mismo.

7.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como son:

7.1.1 Para la Interventoría

1. No se observa el logo de la ANI en los recursos físicos de la obra y la oficina de la interventoría al igual que en las camionetas y EPP's del personal, razón por la cual es necesario incluirlo en cada uno de los elementos que identifiquen la interventoría, partiendo de la premisa que la ANI tiene la necesidad de contar con interventorías que se desempeñen como agentes del Estado (servidores públicos), que trabajen mancomunadamente con la entidad y a la vez realicen adecuadamente las actividades de vigilancia y control.
2. Es necesario dar cumplimiento a lo establecido en el literal a) Área administrativa del capítulo 5.3.3 Funciones generales del documento Metodología y Plan de Cargas, debido a que no se evidenció que en la página web de la interventoría se tuviera acceso en tiempo real de las cámaras que se encuentran en el peaje de Amagá. Además, se verificó que la ficha técnica del proyecto no se encuentra actualizada
3. No se verifica y controla el documento del beneficiario real para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) de los dineros del concesionario, por lo que es necesario solicitar dicho certificado a la fiduciaria y realizar el respectivo seguimiento incluyéndolo dentro del informe financiero mensual que se entrega a la ANI.

7.1.2 Para la Supervisión

1. De acuerdo a la verificación documental de la información que se encuentra en la plataforma Project on line, se observó que existen incoherencias respecto a lo conversado con la supervisora y evidenciado en los informes mensuales de la interventoría, tales como en el ítem Firma acta de finalización de la Fase de Pre-Construcción la "Disponibilidad predial 40% longitud efectiva" se encuentra en un 100% de cumplimiento, lo cual es incorrecto, debido a que la interventoría informa que es el 17% en la UF4. Esto mismo ocurre en la Fase de construcción, en donde algunas UF's presentan avance de ejecución debido a que "Firma acta de finalización de la Fase de Pre-Construcción" presenta avances del 60%.

De igual manera, se observó que en Project on line no se tienen cargados los documentos relacionados a los procesos de contratación adelantados por la Entidad para seleccionar al concesionario ni la interventoría de este proyecto, al igual que los informes mensuales entregados por la interventoría y el concesionario para el año 2016 y la matriz de riesgos y su respectivo seguimiento.

2. Se evidenció que mediante oficio CO-COSE-0336-2015 del 11 de noviembre de 2015, la interventoría solicitó a la ANI que se indicara el proceder respecto al contrato No. 160 de 2014 debido a que para esa fecha ya habían transcurrido los doce meses establecidos para la fase de preconstrucción, por lo cual se estaría presentando una mayor permanencia del contrato, lo que repercutiría en el reconocimiento de la ANI por causas imputables al concesionario. Al respecto, se evidencia que a la fecha la ANI no se ha pronunciado al respecto, y considerando que existe un retraso a causa del concesionario de más de 6 meses, la interventoría se ve afectada en la facturación mensual establecida en la sección 3.2 del contrato.

Debido a lo expuesto anteriormente, se solicita que tanto la ANI como la interventoría realicen las gestiones pertinentes para resolver dicho inconveniente, de tal manera que se establezcan condiciones claras que coadyuven en el seguimiento del contrato de concesión.

3. Es necesario que la Entidad adopte una posición clara respecto a los recursos que se invirtieron para el Protocolo de la POLCA por parte del concesionario, y que aún no han sido reincorporados al patrimonio autónomo, considerando que mediante oficio 2 se evidenció el cambio de los equipos requeridos, lo que generó que el valor fuera menor al inicial. Lo anterior, en vista de que estos recursos son inherentes al proyecto, por lo que es necesario tomar las medidas pertinentes.

7.1.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Evaluar los valores asignados a cada una de las subcuentas desde la etapa de estructuración, partiendo de la base que se están considerando proyectos con estudios fase 2, de tal fin que no se presenten diferencias en etapas posteriores. Esta situación podría afectar considerablemente el cumplimiento de los plazos contractuales o el alcance inicial del mismo, y generar que los riesgos estimados sean mayores.
2. Verificar los niveles de servicio de obligatorio cumplimiento en la etapa de preconstrucción y de las descripciones de cada una de las actividades plasmadas en el anexo técnico No. 2, de tal manera que se cuenten con mayores herramientas que permitan garantizar la correcta ejecución y cumplimiento por parte del concesionario, en especial en el tema de seguridad vial.

7.1.4 Para Defensa Judicial

1. De acuerdo a lo estipulado en el artículo 86 de la ley 1474 de 2011, se prevén los procedimientos por los cuales mediante audiencias bajo el principio de la oralidad, se dan la herramientas a las Entidades para llevar a cabo procesos sancionatorios expeditos; sin embargo, cómo se evidencia en los dos procesos que adelanta Defensa judicial respecto a los posibles incumplimientos de tipo ambiental y predial, han durado más de 5 meses.

Por tal motivo, es necesario que se dé celeridad a este tipo de procesos administrativos, de tal manera que se diriman los inconvenientes contractuales en plazos más cortos, y se apliquen las multas y/o sanciones que den lugar a los incumplimientos.

7.2 Recomendaciones

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

7.2.1. Para la Interventoría

1. Es importante mencionar que aunque la interventoría tiene formatos e indicadores de seguimiento relacionados con actividades en la etapa de preconstrucción, se recomienda que se cree e incorpore oportunamente en el SIG formatos y listas de verificación que permitan evidenciar las actividades de vigilancia y control en la etapa de construcción.
2. La interventoría generó una matriz de seguimiento a las obligaciones a cargo de la concesión de acuerdo al EIA entregado a la ANLA, razón por cual se recomienda actualizar el cuadro de responsabilidades y obligaciones a cargo del concesionario en función de lo indicado en el Auto emitido el 13 de mayo por la ANLA, mediante el cual se emite la licencia ambiental para la ejecución del proyecto.
3. Respecto al seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, es necesario que los formatos del sistema de calidad propios de la interventoría se actualice en relación a las actividades propias de construcción, de tal manera que se planee con anticipación el curso normal del proyecto.
4. Se recomienda que una vez inicie la etapa de construcción, la interventoría incluya dentro de los informes mensuales un análisis de indicadores financieros de tal manera que se generen pruebas de la capacidad financiera del concesionario. De igual manera, seguir reportando anticipadamente a la ANI, si se presenta alguna diferencia en los recursos destinados para cada subcuenta.
5. Realizar un cuadro de seguimiento de las obligaciones contractuales en la etapa de construcción, considerando que es una herramienta que permitirá a la interventoría a verificar que se esté dando cumplimiento a lo estipulado en el contrato y se informe a la ANI oportunamente.
6. Es importante resaltar que aunque el peaje de Amagá denota un adecuado manejo, es necesario verificar el estado de pintura y señalización en el área aferente a las casetas, al igual que mejorar las condiciones del pavimento y muros de separación de los carriles.
7. No se incluye en cada uno de los informes mensuales presentados a la ANI las conclusiones prediales, ya que aunque estén inmersas en las técnicas, permite visualmente al lector

tener claridad del estado actual de la gestión predial la cual es un tema álgido para el proyecto.

7.2.2. Para la Supervisión

1. Se informa que existe un vacío catastral en el sector de Camilo Ce, en donde el Catastro Municipal no cuenta con información sobre más de 50 predios que podrían verse afectados por el proyecto. Por tal motivo, se recomienda ser tratada con la mayor rapidez por parte de los interesados y acompañamiento de la ANI, de tal manera que no se convierta en un problema mayor a la hora de iniciar adquisición de predios.

7.2.3. Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Revisar con detenimiento las cláusulas y obligaciones que se tienen pactadas en los contratos de cuarta generación, en especial lo relacionado a los plazos "estimados" para la ejecución de cada etapa del proyecto, de tal manera que no se presenten incongruencias o interpretaciones erradas por parte del privado.
2. Analizar los tiempos de entrega de la infraestructura existente al concesionario sólo hasta que se tenga el acta de liquidación de los contratos vigentes en el corredor, considerando que en ocasiones son trámites administrativos ajenos a los intereses del proyecto, que entorpecen los plazos y actividades estipulados inicialmente.

7.3 Buenas prácticas y observaciones

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la interventoría y la supervisión, se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Es importante resaltar los diferentes análisis que se han realizado al interior del equipo de la supervisión, dentro del cual se destaca la aprobación de los 11 posibles incumplimientos indicados por la interventoría, el acompañamiento en las socializaciones y comités técnicos con el concesionario, entre otros.
2. Se realizó una verificación al interior de la Gerencia carretera, en la que se comprobó que algunos especialistas del equipo de la interventoría (que tienen a la fecha sólo el 20 o 25% de dedicación), tienen a su cargo más de 2 o 3 proyectos al interior de la ANI que suman dedicaciones mayores al 100%, lo que genera que no se pueda cumplir a cabalidad con las funciones establecidas contractualmente.
3. La interventoría implementa herramientas al interior como cuadros de trazabilidad en Excel, alertas google calendar, cuadros de seguimiento con fechas límites y control de días de respuesta. De igual manera, cuenta con un profesional que no es contractual, pero que apoya con las actividades de correspondencia, la cual presenta indicadores de entrega de informes y en general un sistema robusto de gestión documental. Respecto a lo mencionado anteriormente, se recomienda a la interventoría que incluya toda esta gestión

documental en el informe mensual presentado a la ANI, de tal manera que se evidencie todas las acciones que se realizan y la medición de indicadores de eficacia y eficiencia de la función como interventoría.

4. Se destaca la labor que ha realizado la interventoría respecto a los incumplimientos contractuales que se han generado en el transcurso del proyecto por parte del concesionario, en donde de una manera oportuna y clara se advirtió a la ANI para iniciar los respectivos procesos administrativos. Esto evidencia la vigilancia y control que ejerce el equipo de la interventoría en todos los componentes del proyecto, al igual que el acompañamiento continuo en busca del correcto cumplimiento de las obligaciones del contrato. De igual manera, se verifica la asistencia permanente a las audiencias de incumplimiento y en general todos los mecanismos de interrelación con el concesionario, como los respectivos conceptos relacionados a la demanda de arbitramento impuesta por el concesionario.
5. Es importante recalcar el seguimiento que realiza la interventoría a la matriz de riesgos del proyecto, de tal manera que se alerta a la ANI sobre posibles inconvenientes que se podrían presentar en un futuro. Además, se evidencia una buena práctica al tener una matriz de identificación de riesgos desde inicio del contrato de interventoría, la cual se recomienda codificar y actualizar periódicamente.
6. Se destaca la posición de la interventoría y la ANI de no aprobar los cronogramas entregados por el concesionario que excedían los plazos contractuales, en especial de los aspectos relacionados a la gestión predial, obtención de licencia ambiental, y pólizas contractuales, de tal manera que no entorpeció el transcurso normal del proyecto pero evidencia coherencia con el significado de plazo estimado de la Entidad.
7. Se considera como buena práctica que la interventoría haya instaurado durante el transcurso del proyecto varios períodos de cura en contra del concesionario, los cuales permitieron que se diera cumplimiento a varias actividades que hacen parte de este componente, como son el mejoramiento de defensas metálicas y barandas de los puentes, la entrega detallada del Plan de obras y la instalación de la segunda base de operaciones en el corredor. Actualmente, se está tramitando la presentación de un cronograma de actividades para el mantenimiento de las estructuras contenidas en el SIPUCOL, las cuales son requeridas para mantener un nivel de seguridad vial alto en la vía.
8. Es de resaltar la solicitud de la interventoría respecto al cambio de los avalúos en las fichas prediales, ya que no se estaba especificando el contenido del inventario de cultivo y especies, lo que generaba que no se diera el precio justo a varios predios. Además, mediante oficios se ha tratado que el concesionario justifique las áreas remanentes que se considerarán para el proyecto, con el fin de aprovechar al máximo las áreas de los predios a adquirir.
9. Se cuenta con un formato propio en el cual se lleva un control de los días de entrega de cada uno de los formatos (GCSP-F-001 y GCSP-F-008), los cuales se radican máximo los

primeros 15 días del mes y depende de la fecha en que el concesionario entregue a la interventoría para revisión. Respecto a lo anterior, se evidencia como buena práctica de la interventoría la solicitud de incluir a los formatos las certificaciones de la fiduciaria, de tal manera que la revisión sea más detallada.

10. Se resalta el cuadro explicativo en donde se relacionan todas las responsabilidades y plazos de las obligaciones que hacen parte de las funciones de la interventoría, considerando de una manera transversal cada una de las actuaciones que se tiene frente al concesionario y la ANI.
11. Es importante resaltar la verificación que realiza la interventoría a la satisfacción del usuario respecto a la atención y respuesta que da el concesionario a cada PQR's, de tal manera que se mide si se atendió oportunamente la petición y se dio una respuesta que cumple las expectativas de los usuarios. De esta manera, se generan indicadores de eficacia y gestión del concesionario.
12. 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 mayo de 2016 de 75.35 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno. **NFV**
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía – Contratista Oficina de Control Interno.