

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2017-102-007865-3
Fecha: 01/06/2017 16:51:40->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos: Informe (24 folios)



· cite:
AD_S*
)_S**
AD_S*



Bogotá D.C

PARA: **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Mar 2 (PEI 162).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Autopista Mar 2 (PEI 162) realizada los días 17, 18 y 19 de mayo de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto./ Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Autopista Mar 2 (PEI 162)	9*	10*	4*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación.

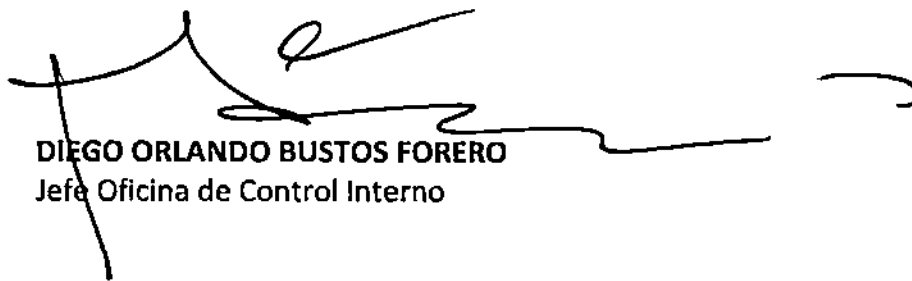
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido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

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

consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.


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

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Alberto Augusto Rodríguez Ortiz – Gerente de Proyectos VGC
Sergio Andrés Rodríguez Bonilla – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto
Camilo Andrés Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración
Jaime García Méndez – Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

Anexo: Informe 24 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 
Nro Borrador: 2017 1020013029

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto
carretero, Autopista Mar 2,
(PEI 162)

2017

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETIVOS	6
3.	ALCANCE.....	6
3.1	Componentes Analizados	7
3.2	Información de Contratos.....	8
4.	METODOLOGÍA.....	9
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	11
6.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	11
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	12
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	12
7.2	Descripción del proyecto a auditar.....	13
7.3	Temas abordados de manera específica:	16
7.3.1	Atraso en la obras del tramo Mutatá – El tigre, correspondientes a la UF6 que debe entregar la concesión Transversal de las Américas a la concesión Autopistas de Uraba SAS en el segundo semestre de 2017	16
7.3.2	La injerencia de terceros podría dar lugar a problemas en el recaudo de los peajes de la UF6 que deben iniciar en septiembre de 2017.....	19
7.3.3	Demoras en las actuaciones frente a las autoridades ambientales para la expedición de la licencia ambiental y permisos ambientales.	20
7.3.4	Avance del plan de obras del proyecto.....	22
7.3.5	Condiciones de operación y mantenimiento del corredor concesionado.	24
8.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	25
8.1.	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación independiente – MED.....	25
8.2.	Resultados de la medición con la MED para el proyecto Autopista Mar 2	25
8.3.	Evaluación del desempeño de la Interventoría	27
8.3.1.	Desempeño del componente administrativo.	29
8.3.2.	Desempeño del componente técnico.....	30
8.3.3.	Desempeño del componente ambiental	32
8.3.4.	Desempeño del componente predial	32
8.3.5.	Desempeño del componente social	33
8.3.6.	Desempeño del componente financiero	34

8.3.7.	Desempeño del componente jurídico	35
8.4.	Evaluación del desempeño de la supervisión	35
8.4.1.	Matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme 35	
8.4.1.1.	Criterios generales.....	36
8.4.1.2.	Criterios específicos para el modo carretero.....	36
8.4.2.	Riesgos en la gestión de la supervisión dentro de la gestión contractual de la ANI	37
9.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	43
9.1	No Conformidades.....	43
9.1.1	Para la Interventoría	43
9.1.2	Para la supervisión.....	44
9.1.3	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.	45
9.2	Recomendaciones	45
9.2.1	Para la Interventoría	45
9.2.2	Para la Supervisión.....	46
9.3	Buenas prácticas y observaciones	46

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Datos de los contratistas evaluados.....	8
Tabla 2.	Plazos estimados para el contrato de Concesión	8
Tabla 3.	Datos asociados a la conformación de la Concesión Autopistas de Urabá SAS.....	9
Tabla 4.	Datos asociados a la Firma Interventora	9
Tabla 5.	Datos asociados a la conformación de la firma interventora	9
Tabla 6.	Antecedentes actuaciones de entidades de control.....	11
Tabla 7.	Temas programados para la Auditoría.....	12
Tabla 8.	Descripción de tramos del proyecto.....	15
Tabla 9.	Avance de obras del corredor Necoclí – El Tigre.....	17
Tabla 10.	Permisos y licencias ambientales del proyecto.....	20
Tabla 11.	Resumen del plan de obras del concesionario.....	21
Tabla 12.	Rangos de Calificación MED.....	25
Tabla 13.	Resultados de calificación MED de mayo de 2017.....	26
Tabla 14.	Riesgos Gestión Contractual 2016.....	36
Tabla 15.	Riesgos supervisión 2016.....	39
Tabla 16.	Controles e indicadores riesgos supervisión.....	39
Tabla 17.	Propuesta riesgos de seguimiento a las labores de supervisión.....	40

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto.....	14
Ilustración 2. Gráfico de avance en curva programado vs ejecutado	22

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio Interventor PEB-ET y a la supervisión del proyecto carretero Autopista Mar 2, en ejecución por parte de la Autopistas de Urabá S.A.S.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera: Autopista Mar 2, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

2.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el comportamiento que tiene la Concesión Autopistas de Urabá SAS en la recién iniciada etapa de construcción del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances que precisa esta etapa y el cumplimiento del plan de obras definido para la ejecución de las diferentes Unidades Funcionales.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, Autopista Mar 2 y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Interventor PEB-ET.

3. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría para el año 2016, año en que se llevó a cabo la etapa de preconstrucción, y el primer cuatrimestre del año 2017 en el cual se evidencia el inicio de la etapa de construcción, además de los temas estratégicos definidos en el marco de esta auditoría.

De esta manera se relaciona lo ocurrido en cuanto al cumplimiento de las actividades precedentes y requeridas para dar inicio a la etapa de construcción en enero de 2017; y el inicio de las labores constructivas de la UF5, respecto al inicio de las labores de rehabilitación; asimismo se verificarán las mayores dificultades que atraviesa el proyecto debido al recibo de la Infraestructura de la UF6 perteneciente al proyecto Transversal de las Américas y la puesta en operación de los peajes

asociados previsto contractualmente para el segundo semestre de 2017 y el trámite de licenciamiento ambiental de las UF2 y UF3 que requieren de este particular.

3.1 Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas de CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la concesión, Autopistas de Urabá SAS; se hace un análisis de las incidencias que tiene el proyecto derivado de proyectos adyacentes como lo son Transversal de las Américas y Autopista Mar 1, ambos proyectos concesionados que inciden en la adecuada operación del proyecto debido a la demanda de tráfico que atraen, además de la necesidad de la entrega de la infraestructura correspondiente a Transversal Américas.

Desde el punto de vista social y conforme a la implementación de peajes a lo largo del corredor, 4 en total (2 derivados del proyecto Transversal de las Américas), se evidencian serias dificultades debido al necesario inicio de operación de los pertenecientes a Transversal ya que es una vía que nunca ha tenido peajes y se enfrenta a un recaudo definitivo para la estructura financiera del proyecto, la aprobación de las licencias ambientales en las UF2 y UF3 son inminentes para el arranque de las obras finalizando el año 2017 previsto en el plan de obras; es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interventor PEB-ET en virtud del contrato 001 de 2016.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por primera ocasión siendo esta la primera vez que el Consorcio Interventor PEB-ET es auditado por la OCI, lo cual permite ver un primer ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 2; año 2017.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 2; año 2017.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 3; año 2017.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.

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

Por otra parte, la evaluación de desempeño de la supervisión del proyecto se complementó al revisar la aplicación de los procedimientos de verificación a los productos o servicios definidos en la Matriz de Detección, Clasificación del Producto y/o Servicio No Conforme¹, que hace parte del proceso Gestión Contractual y de Seguimiento de Infraestructura de Transporte de la ANI; y al revisar los riesgos identificados en la gestión de la supervisión, dentro de la gestión contractual de la Entidad, así como los controles, procedimientos e indicadores asociados.

3.2 Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Contrato de Concesión No. 018 del 25 de Noviembre de 2015. Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción mejoramiento rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del corredor vial Autopista Mar 2.	No. 018 de 2015	Concesión Autopista de Urabá SAS
Interventoría	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada de iniciativa pública cuyo objeto es "Realizar los estudios y diseños definitivos, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Mar 2 del proyecto Autopistas para la Prosperidad"	No. 001 de 2016	Consortio Interventor PEB-ET
Supervisor	Profesional por prestación de servicios, Contratista. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Autopista Mar 2.	No. 625 de 2016	Ing. Sergio Andrés Rodríguez Bonilla

Tabla 2 – Plazos estimados para el contrato de Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	25 de noviembre de 2015
Acta de inicio del contrato	13 de enero de 2016
Inicio de etapa la etapa de preconstrucción	13 de octubre de 2015
Inicio de etapa de construcción	11 de enero del 2017
Inicio de etapa de operación*	11 de enero de 2022
Fecha de Terminación Estimada**	11 de enero de 2041

*Fecha de inicio de entrada en operación de tramos construidos.

**Estimación de acuerdo al VPIP.

Fuente: Ficha técnica de Supervisión, Abril de 2017.

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

¹ www.ani.gov.co "Sobre la ANI – Sistema integrado de gestión – Producto No Conforme"

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Autopista de Urabá SAS

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	China Harbour Engineering Company	40%
	SP Ingenieros SAS	20%
	Sonacol SAS	10%
	Pavimentar S.A	15%
	Unidad de Infraestructura y Construcciones Asociadas SAS	10%
	Termotécnica Coindustrial	5%
	TOTAL	100%

Fuente: Informe de interventoría, Consorcio Interventor PEB-ET, abril de 2017.

Nota: en el mes de octubre de 2016 se dio un cambio de composición accionaria que fue aprobado por la ANI.

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	
Nombre de la Interventoría	Consorcio Interventor PEB-ET
Representante Legal	Manuel Jose Bravo Fernandez
Valor Inicial del Contrato	\$ 32.213.708.571
Total	\$ 32.213.708.571
Tiempo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	04 de enero de 2016
Fecha de terminación del Contrato	04 de enero de 2023

Fuente: Información tomada del Contrato 001 de 2016.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Paulo Emilio Bravo Consultores S.A.S.	51%
Estudios Técnicos - ETSA	49%
TOTAL	100%

Es importante señalar que la actual interventoría lleva una ejecución del 19,04% del tiempo del contrato y es la primera vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI.

4. METODOLOGÍA

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

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

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 28 de abril de 2017, allegado mediante CD el 05 de mayo de 2017. En reunión de plan de regularización del 15 de mayo del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto.

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

Entrevistas: Se realizó entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto el día 5 de mayo referida a la actualidad del proyecto y sus principales dificultades, posteriormente se asistió a comité de regularización del proyecto el día 15 de mayo de 2017, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 17, 18 y 19 de mayo en el municipio de Dabeiba, Antioquia, 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.

Vale la pena resaltar que el día 18 de mayo y en marco de esta auditoría se llevó a cabo una charla sobre el *"Proyecto de incorporación de interventorías a los fines esenciales del Estado"* dictada por el Auditor Técnico designado para esta auditoría por parte de la oficina de control interno de la entidad y ofrecida al personal de Interventoría, la cual se constituyó en una introducción a la auditoría.

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

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a todo el corredor vial, verificando de manera especial la UF6 la cual se involucrará al proyecto en el segundo semestre de 2017 y que aún tiene pendientes por culminar en las obras que adelanta la concesión de Transversal de las Américas, tramos en operación de la UFS, UF4, y UF1 y las obras que se vienen ejecutando en la UFS con la cual inició la etapa de construcción el proyecto, además de las labores de mantenimiento rutinario que se vienen realizando a lo largo del corredor.

Plan de mejoramiento interno: Siendo esta la primera auditoría que se realiza al proyecto, no se cuenta con observaciones que ameriten seguimiento a plan de mejoramiento.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en el capítulo 9 del presente informe.

5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.²
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- 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 018 de 2015, otro si y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 001 de 2016)
- Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- Apéndices del contrato de Interventoría.
- Últimos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

El proyecto no cuenta hasta el momento con hallazgos generados por los entes de control, debido a que no ha sido visitado por ningún ente.

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

Tabla 6. Antecedentes actuaciones de entidades de control

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

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

³ Sistema de gestión documental Interno - ANI

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
MINISTERIO DE TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20164090976092 del 27 de octubre de 2016; solicitud de información Art. 258 de la ley 5 de 1992. Se dio respuesta el 10 de noviembre de 2016, con oficio 20161000354051. - Oficio 20164091083472 del 25 de noviembre de 2016; solicitud de información. Se dio respuesta el 06 de diciembre de 2016, con oficio 20161000378461. 	Respuesta generada en tiempo.

Fuente: ORFEO - Sistema de gestión documental de la ANI.

Debido a que es la primera auditoría de la oficina de control interno al proyecto, no se encuentra actualmente Plan de Mejoramiento por Procesos. El seguimiento de este particular se hará a partir del presente informe.

7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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

Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

Tabla 7. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura Municipio de Apartadó, Antioquia	17/05/2017	10:00 a.m.
Recorrido al proyecto, sentido Necoclí-Dabelba (se definirán los sitios puntuales a visitar, tramos en operación, inicio de obras en UF5, entre otros)	17/05/2017	10:30 a.m.
Reunión y conclusiones del recorrido físico UF6 y UF5	17/05/2017	5:30 p.m.
Presentación "Proyecto Incorporación de las Interventorías a los fines"	18/05/2017	7:30 a.m.

<i>esenciales del Estado*</i>		
Presentación resumen de la actualidad del proyecto por parte de la interventoría	18/05/2017	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica, predial.	18/05/2017	9:00 p.m.
Aplicación de la MED; ambiental, social, jurídica y financiera.	18/05/2017	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	18/05/2017	6:00 p.m.
Recorrido al proyecto, sentido Dabeiba-Cañasgordas (se definirán los sitios puntuales a visitar, tramos en operación UF4, UF2 y UF1, CCO, variante, ubicación Túnel Fueima, entre otros)	19/05/2017	8:00 a.m.
Cierre de Auditoría	19/05/2017	12:00 m

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Interventor PEB-ET en el municipio de Dabeiba, Antioquia; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido desde el año 2016 a la fecha.

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

- Atraso en las obras del tramo Mutatá – El tigre, correspondientes a la UF6 que debe entregar la concesión Transversal de las Américas a la concesión Autopistas de Urabá SAS en el segundo semestre de 2017.
- Rechazo de la comunidad a la puesta en operación de los peajes de la UF6.
- Demoras en las actuaciones frente a las autoridades ambientales para la expedición de la licencia ambiental y permisos ambientales.
- Avance del plan de obras del proyecto.
- Condiciones de operación y mantenimiento del corredor concesionado.

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

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

7.2 Descripción del proyecto a auditar

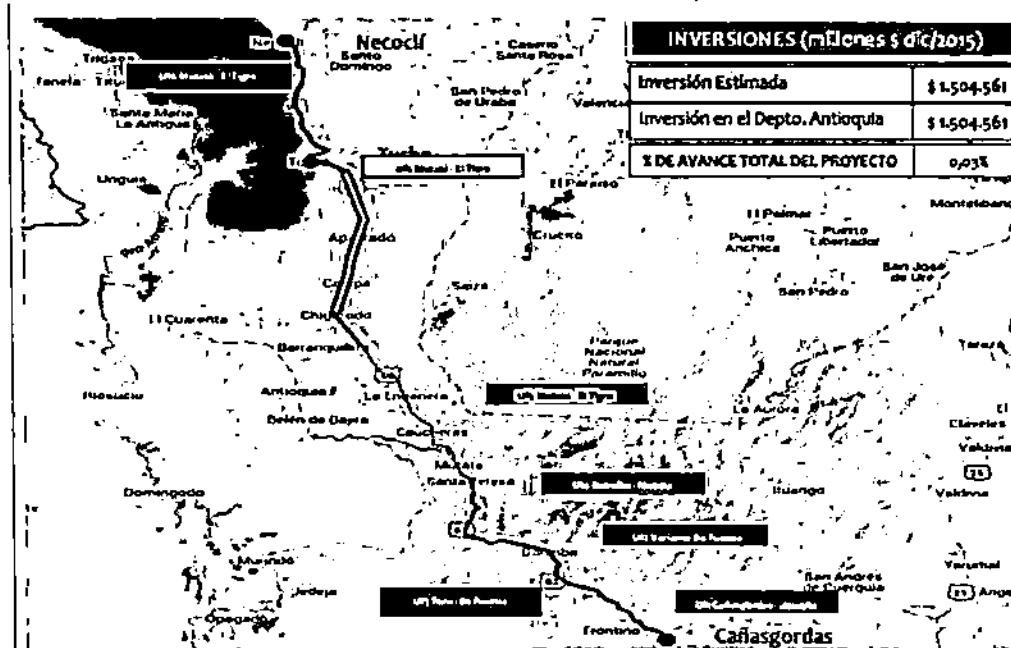
El proyecto de concesión vial, Autopista Mar 2, corresponde a la segunda ola de concesiones del programa 4G, está conformado por 6 unidades funcionales y no cuenta actualmente con estaciones de peaje en operación, a futuro serán 4 estaciones; el corredor abarca una longitud concesionada de aproximadamente 254 kilómetros comprendidos entre el municipio de Cañasgordas y el municipio de Necoclí, Antioquia.

El proyecto concesionado comprende un corredor vial con calzada bidireccional entre el origen y el destino (exceptuando un tramo del proyecto Transversal de las Américas de aproximadamente 50km, entre Chigorodó y El Tigre, perteneciente a la UF6 que se construye en doble calzada y debe ser entregada al proyecto Autopista Mar 2 para su operación y mantenimiento) atravesando diferentes municipios como Cañasgordas, Uramita, Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Apartadó, Turbo, Necoclí, entre otros, de la zona noroccidental del departamento de Antioquia, denominado el Urabá antioqueño, conectando la costa caribe con el departamento de Antioquia dada la actividad productiva de la región y la salida hacia los puertos a desarrollarse, el propósito del proyecto consiste en mejorar la conexión vial existente entre estos centros productivos del departamento de Antioquia además de conectar con la concesión Autopista Mar 1 que lleva hacia Medellín y con Transversal de las Américas que conecta con Montería.

Este contrato hace parte de la segunda ola de concesiones del programa 4G y se enmarca en la conexión de la zona occidental del país, en el municipio de Cañasgordas a la altura de la UF 1 conecta con el futuro Túnel del Toyo (Obra a cargo de la Gobernación de Antioquia) y el proyecto de concesión Autopista Mar 1, la UF 6 también podrá conectar con Transversal de las Américas, permitiendo de esta manera interconectar diferentes proyectos concesionados y con especificaciones viales tales que permitan recibir y trasladar el tráfico liviano y pesado desde el occidente hacia el norte del país y viceversa.

A continuación se muestra la ubicación del proyecto de concesión que precisa la información anteriormente expuesta.

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto



Fuente: Ficha Técnica del Proyecto, Supervisión, abril de 2017.

A continuación se precisa en una tabla la totalidad de tramos e intervenciones a realizar.

Tabla 8. Descripción de tramos del proyecto

UF	ALCANCE DEL PROYECTO (Km)				OBSERVACIONES
	Mejoramiento	Operación y Mantenimiento	Rehabilitación	Construcción Nueva	
1	30.5				Cañasgordas - Uramita
2		28		2,5 13	Variante de Fueima <u>Subsector 1.</u> Uramita – Variante de Fueima <u>Subsector 2.</u> Variante de Fueima - Dabeiba <u>Subsector 3.</u> Empalme sur con la variante – Empalme norte con la variante
3				2.2	Túnel de Fueima
4			50.5		Dabeiba - Mutatá
5			46.2		Mutatá – El Tigre
6		109			El Tigre – Necoclí (Transversal de las Américas)
		254			TOTAL

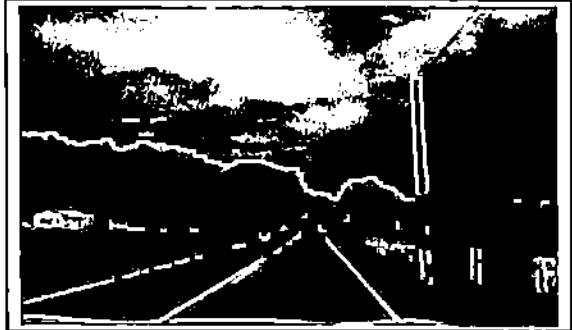
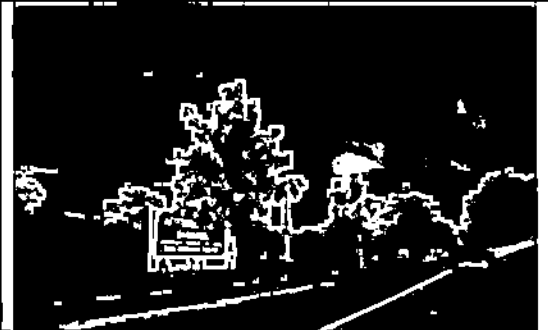
Fuente: Apéndice Técnico 1, contrato de concesión 018 de 2015.

El proyecto consta de 6 unidades funcionales, que abarcan la totalidad del proyecto; sin embargo, actualmente hay precisiones a destacar del proyecto en función de lo siguiente:

- Las obras objeto de la concesión Autopistas de Urabá consisten en un mejoramiento de la calzada actual en el tramo Cañasgordas-Uramita, construcción de una nueva vía en calzada sencilla (Variante de Fueima) y operación y mantenimiento de la vía actual entre Uramita y Dabeiba, mejoras puntuales de trazado y rehabilitación del resto del tramo de Dabeiba-Mutatá, rehabilitación del tramo Mutatá-El Tigre y mantenimiento y operación de El Tigre a Necoclí.
- Se incluyen 45.8 km en doble calzada de Turbo – El Tigre y el paso entre “El Dos” y “El Tres”, pactados en los Otrosíes No. 2 y 7 del contrato de concesión No. 008 de 2010 (Transversal de las Américas), y la longitud de la infraestructura existente (vía Actual de la variante de Fueima). Toda esta infraestructura que deberá ser operada y mantenida por el Concesionario durante toda la ejecución del Contrato de Concesión.

El proyecto viene adelantando labores de operación y mantenimiento a la infraestructura entregada, pendiente del recibo de la infraestructura anteriormente señalada para incorporarla al proyecto en los próximos meses; se llevan a cabo trabajos de construcción en la UF5 la cual dio inicio a la etapa de construcción en enero de 2017. Las labores de inicio de esta etapa son tendientes a la rehabilitación de la vía existente que permitan el mejoramiento de las especificaciones técnicas del corredor, sin embargo, las intervenciones que se realizan actualmente por ahora solo consisten en mejorar puntos específicos en su mayoría atención de baches y

fisuramientos que permitan una adecuada transitabilidad sobre el corredor, según el plan de obras las intervenciones de mayor envergadura para esta unidad funcional iniciaran en julio conforme a lo programado y evidenciado en el plan de obras.

Foto 1. Estado de la UF5	Foto 2. Vallas del proyecto
	
<p>Actividades de parcheo y fisuramiento, se mantiene buen estado de la vía, previo a la rehabilitación.</p>	<p>Información del proyecto de acuerdo a lo previsto contractualmente a lo largo del corredor..</p>

El proyecto actualmente se enfrenta a una definición de las condiciones de inicio de operación de los peajes de la UF6 que no han podido ser concretadas con la comunidad dado el inconformismo que hay respecto al pago de peajes en la zona; de la misma manera el avance de las obras correspondientes a la entrega de la infraestructura hacia el concesionario Autopistas de Urabá por parte de Transversal de las Américas advierten un retraso importante frente a las fechas previstas para el recibo de la infraestructura conforme lo dispuesto en el contrato de concesión 018 de 2015.

7.3 Temas abordados de manera específica:

7.3.1 Atraso en las obras del tramo Mutatá – El tigre, correspondientes a la UF6 que debe entregar la concesión Transversal de las Américas a la concesión Autopistas de Urabá SAS en el segundo semestre de 2017

El contrato de concesión 018 de 2015, en su parte especial numeral 3.5 Entrega de Infraestructura, define muy claramente la entrega de las obras realizadas en la UF6 por parte de la concesión Transversal de las Américas, donde fija como máxima fecha, 30 de septiembre de 2017, la terminación de las obras y su entrega en el estado que esté, y dice literalmente:

“...El Concesionario tiene la obligación de recibir los tramos y puntos intervenidos mediante los citados contratos, en el estado en que se encuentren, mediante acta de entrega de infraestructura suscrita entre el concesionario y la ANI...” (subrayado y negrilla fuera de texto)

Esta situación define de manera puntual el recibo de la infraestructura para involucrarla al proyecto a sabiendas de que se deja la claridad de recibirla en el estado en que se encuentre y agrega lo siguiente:

“...el concesionario deberá garantizar el cumplimiento de los niveles de servicio y/o los valores de aceptación de los indicadores, en los mismos términos descritos en el apéndice técnico 2 y 4

respectivamente (operación y mantenimiento e indicadores) de conformidad con la etapa de ejecución del contrato...”

En este sentido, y evidenciando de manera documental y física los avances que tiene el tramo entre Necoclí y El Tigre correspondiente a 109km que harán parte de la UF6, se pueden advertir diferentes retrasos que, a juicio de la oficina de control interno, generan un riesgo alto para el proyecto, teniendo en cuenta que estamos a 4 meses del plazo máximo de entrega de la infraestructura dado por el contrato de concesión. De acuerdo a estimaciones de la interventoría y supervisión del contrato Autopista Mar 2, las obras faltantes para concluir las intervenciones de dicho alcance pueden tomar hasta un año ya que faltan adquisiciones prediales, establecimiento de franja de derecho de vía para intervenciones, aumento de ejecución en los frentes de trabajo que ejecutan la doble calzada que cuenta con aproximadamente 50km, entre otros temas.

Las fotos y la tabla No. 9 nos muestran el avance real de las obras que, como se puede advertir, no se encuentran al 100%, tal y como veremos a continuación:



Foto 3. Tramos Transversal de las Américas – UF6	Foto 4. Pendientes de la UF6 (Variante Turbo)
	
Segunda calzada inconclusa y sin trabajos adelantados. (margen izquierda)	Estado de la variante Turbo con muy baja ejecución. Sin pavimentar aun, solamente en afirmado.

Tabla 9. Avance de obras del corredor Necoclí – El Tigre

TRAMOS CONSTRUCCIÓN	TIPO INTERVENCIÓN	LONG. (km)	% AVANCE OBRA (Mayo 2017)
Lomas Aisladas-El Tigre	Rehabilitación	39,92	100%
Turbo-El Tigre Rehabilitación	Rehabilitación	54,26	75,67%
TURBO-EL TIGRE (2da Calzada)	2da Calzada	24,01	79,83%
TURBO-EL TIGRE (Variantes Apartadó, El Reposo y Carepa)	Calzada Nueva	26,91	8,83%
El Dos-El Tres (Variante Turbo)	Mejoramiento	8,5	51,60%
Turbo-Necoclí-San Juan	Mejoramiento	28,84	100%

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe mensual de supervisión proyecto transversal de las Américas, Rad. 20174090457252, del 3 de mayo de 2017.

En este sentido, podemos concluir que existe una seria discordancia en los parámetros contractuales, si se tiene en cuenta que por un lado se previó que el concesionario recibiera en el

estado en que se encontraban las obras, y por otro lado, se le exige un índice de estado, que se predica normalmente de una infraestructura totalmente terminada. Al recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre, el concesionario seguramente no va poder atender el cumplimiento de índice de estado (indicadores de cumplimiento en una vía nueva) exigido. Esta circunstancia podría acarrear dificultades para interpretar adecuadamente los niveles de cumplimiento del concesionario, tanto como la labor de Interventoría en su seguimiento.



En este orden de ideas, la oficina de control interno cree conveniente que la ANI intervenga para dirimir, desde ya, eventuales conflictos que puedan surgir como consecuencia de lo anterior.

Desde luego habrá que acudir al principio de la buena fe contractual para interpretar adecuadamente la solución que debe darse al respecto, pues no es factible que un concesionario cumpla índices de estado cuando la infraestructura no le ha sido entregada al 100% o cuando aquel mismo no ha tenido a su cargo la labor constructiva y tendría que eventualmente terminar de construirla para cumplir dicha disposición.

Lo anteriormente escrito evidencia problemas en la estructuración de los proyectos, pues es una circunstancia que ha debido preverse, en cuanto en cuanto a la inconsistencia de los dos preceptos contractuales que se contradicen.

Se debe trabajar en un diagnóstico general del tramo a recibir para establecer la ejecución con que se cuenta y los trabajos faltantes que posiblemente le puedan ser atribuidos a Autopista Mar 2 en virtud de lo dispuesto en el contrato 018 de 2015.

Se deben adelantar en conjunto con el proyecto de concesión de Transversal Américas y la supervisión correspondiente en la ANI los términos de la reversión de la infraestructura partiendo de la que ya está al 100% y la que sigue pendiente, tal como se evidencia en la tabla 9 anteriormente señalada.

Foto 5. Doble calzada entre El Tigre-Turbo	Foto 6. Bascula en construcción
	
Doble calzada en afirmado, frentes de trabajo sin personal permanente.	Poco avance en la infraestructura de la báscula fija que se está ejecutando en inmediaciones del peaje.

Adicionalmente, se deben buscar soluciones viables, en caso de que el avance de los trabajos no permita recibir la infraestructura totalmente ejecutada y requiera que la concesión Autopistas del Urabá termine los trabajos iniciados por la Transversal de las Américas; posibilidades como entregas parciales, reprogramación de terminación de obras, o en el peor de los casos, desafectación del tramo en el contrato de Autopistas de Urabá, pueden ser alternativas a plantearse a fin de poder fijar las condiciones de recibo.

Es importante establecer acciones más contundentes y definir con estos terceros tiempos de entrega de esta infraestructura en las condiciones que precisa el contrato; ya que hay un alto riesgo de incumplir lo establecido en el mismo debido a que la entidad se comprometió a entregar las obras de Necoclí-El Tigre al concesionario para poder asumir el mantenimiento y operación.

7.3.2 La inferencia de terceros podría dar lugar a problemas en el recaudo de los peajes de la UF6 que deben iniciar en septiembre de 2017


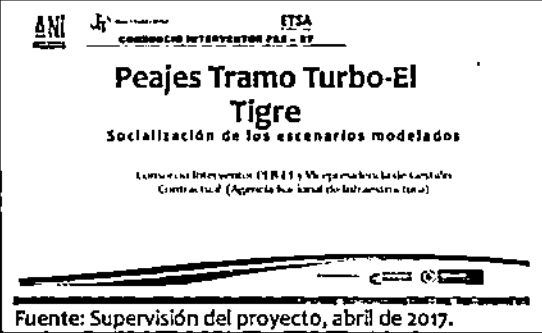
La institución ha sufrido serios tropiezos en la ejecución de proyectos en los cuales se han visto involucradas otras autoridades como actores decisivos para la buena marcha del mismo, por ejemplo, Bogotá – Girardot, donde las competencias y obligaciones de Transmilenio y del Departamento de Cundinamarca, no hicieron posible el avance al ritmo que hubiera querido la nación, lo cual desencadenó no pocos hallazgos en los organismos de control, sin embargo, este proyecto involucra otras autoridades como lo vamos a ver a continuación.

La ubicación de los peajes en la UF6 y su inicio de operación están previstos desde ya hace varios meses en el contrato de concesión 008 de 2010 (Transversal de las Américas); sin embargo, los mismos no han podido iniciar su operación por varios motivos: la ubicación definitiva de aquellos ha generado toda una alteración social de la comunidad ya que insisten en no colocación, y a pesar de que en su momento se socializaron y la infraestructura ya está instalada en un alto porcentaje, insisten en cambios de sitios, de llegar a permitirlos.

Para este particular, la supervisión e interventoría han adelantado labores de acercamiento con las fuerzas vivas de la región, gremios y autoridades locales que están en contra de la instalación de los peajes; se han modelado diferentes escenarios de posibles recaudos, contemplando tarifas diferenciales, categorías especiales, movimiento de casetas, entre otros; todo con el fin de poder iniciar el recaudo establecido en la parte especial del contrato 018 de 2015, numeral 3.6 Estaciones de Peaje previsto para el 30 de septiembre de 2017 en dichas estaciones.

Siendo los peajes una fuente de financiación determinante en la estructura financiera del proyecto estamos ante un riesgo de desequilibrio económico del contrato debido a la posibilidad de que para la fecha prevista aún no se defina el escenario a utilizar para el cobro de las tarifas asociadas a los 2 peajes que se prevén instalar en la UF6; si bien este inconveniente depende de terceros, impacta altamente el recaudo y tendrían que darse compensaciones por parte del Estado para mitigar este impacto que está en cabeza de la entidad; aunado a las consideraciones para la terminación de las obras descritas en el numeral 7.3.1 del presente informe, se corrobora que esta definición es una segunda alerta que posee el proyecto ya que la operación de estos peajes impactará en el VPI del

proyecto, así como la estructura financiera con la cual se generó la estructuración y modelo financiero respectivo.

Foto 7. Infraestructura de Peaje – UF6	Foto 8. Presentación Modelación de Peajes - VGC
	
<p>Infraestructura de peaje en la UF6 terminado en un 80%, pendiente de definir si se debe trasladar.</p>	<p>Escenarios presentados en reunión con las fuerzas vivas de la región para las alternativas de peajes.</p>

El contrato define de manera muy puntual las condiciones que entrarían a establecerse en caso de que no inicie el cobro del peaje en el tiempo definido contractualmente, lo cual afecta los intereses tanto del concesionario como de la ANI, por tal motivo y sabiendo que este riesgo lo asume la entidad en su completitud es pertinente alertar de manera temprana que dicha situación impactará el proyecto, inicialmente en la estructura financiera a largo plazo y en el recaudo definido en la etapa de estructuración.

Ante esta situación es necesario que se sigan adelantando las reuniones respectivas con los gremios y líderes de la región a fin de definir el inicio e implementación de la operación de los peajes, junto con los lugares decididos para tal fin, teniendo en cuenta que es muy probable una reubicación de las casetas ya instaladas dadas las peticiones de la comunidad y evaluando la mejor alternativa.

Quizá una manera de asegurar la socialización adecuada de los proyectos y el interés que tienen los mandatarios locales y las fuerzas vivas de la región en un momento determinado deba ser materializado a través de documentos que establezcan compromisos a ser cumplidos por las diferentes partes.

Dichos compromisos podrían tener apartes de exigibilidad con la región, pues no tiene ningún sentido adelantar procesos contractuales de esta magnitud, para que posteriormente las comunidades y otras autoridades desatiendan la validez de la socialización que dieron origen a la necesidad del proyecto.

7.3.3 Demoras en las actuaciones frente a las autoridades ambientales para la expedición de la licencia ambiental y permisos ambientales.

El licenciamiento ambiental del proyecto está en cabeza del concesionario de acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión 018 de 2015; de la misma manera el riesgo asociado a la expedición de los permisos y licencias requeridos están en cabeza del privado por lo cual revisando

los diferentes tramites que ha llevado a cabo la concesión, evidencia dificultades en su obtención debido a los trámites que ha venido adelantando y que a la fecha habiendo surtido 16 meses desde el inicio del proyecto aún no se ha podido establecer el licenciamiento necesario para la obtención. Para el proyecto de concesión Autopista Mar 2 se requieren de acuerdo a cada unidad funcional los siguientes licenciamientos:

Tabla 10. Permisos y licencias ambientales del proyecto

Unidad Funcional -UF	Tramo	Longitud (km)	Actividades Previstas	Licencias / permisos (tentativo)
1	Cañas Gordas - Uramita.	30,5	Mejoramiento (Me).	Licencia Ambiental – PAGA.
2	Uramita – Dabeiba.	15,5	Construcción nueva de calzadas.	Licencia Ambiental.
		28	Operación (O) – Mantenimiento (Ma).	PAGA.
3	Túnel Fueima.	2,2 km	Construcción nueva.	Licencia Ambiental.
4	Dabeiba – Mutatá.	50,5	Mejoras puntuales de trazado incluyendo la construcción de la Variante Mutatá y Rehabilitación en el resto del tramo.	Licencia Ambiental – PAGA.
5	Mutatá – El Tigre.	46,2	Rehabilitación (Re)	PAGA.
6	El Tigre – Necocli.	109	Operación (O) – Mantenimiento	PAGA.

Fuente: Informe de Interventoría, Consorcio Interventor PEB-ET, abril de 2017.

A juicio de la oficina de control interno, las demoras asociadas a la expedición de estas licencias ya cumplen 1 año y 4 meses sin obtener el resultado previsto; si bien hasta el momento, de acuerdo con el plan de obras del concesionario, las licencias se requerirán para las unidades funcionales 1, 2, 3 y 4, es decir más del 50% del proyecto, vemos que el inicio previsto de estas unidades funcionales esta planteado para noviembre del presente año y el panorama no es claro al respecto, dado el tiempo transcurrido.

Si bien en la trazabilidad de la gestión ambiental que adelanta la interventoría respecto las labores del concesionario se precisa que para las unidades funcionales 1 y 4 la autoridad ambiental recientemente determinó que no se requiere licencia ambiental sino en sitios puntuales, el resto de trámite se puede adelantar mediante PAGA lo cual permite que los tiempos referidos a esta actividad precedente sean tiempos mucho más cortos y se ajusten al plan de obras propuesto.

Sin embargo, los pronunciamientos frente a los demás licenciamientos particularmente la UF2 y UF3 advierten una demora importante para el inicio de la etapa de construcción de dichas unidades funcionales; la no viabilidad emitida por la autoridad ambiental respecto de la variante de Fueima profundiza más una posible demora en la obtención de dicha licencia y pone en riesgo el inicio de estas unidades funcionales asociadas a la variante.

Para los permisos ambientales requeridos si bien los que dependen de la licencias ambientales están pendientes de la definición del licenciamiento, los demás también advierten ciertos retrasos y siendo este proyecto en particular que depende únicamente de una corporación autónoma

regional (Corpourabá) es necesario acelerar los trámites correspondientes ya que la completitud de permisos debe darse de manera paralela a los licenciamientos para poder dar inicio a las obras.

De manera simultánea a la auditoría realizada por la oficina de control interno se llevó a cabo visita de la ANLA para los licenciamientos tanto del túnel como de la variante de Fueima, en espera de que dicha visita permita considerar la estrategia y planteamientos dados por la concesión para la expedición de las licencias ambientales correspondientes sean aceptadas por la autoridad ambiental y agilicen los trámites respectivos.

Se recomienda a la supervisión e interventoría hacer un seguimiento exhaustivo a la concesión a fin de conocer la estrategia con la cual el concesionario pueda garantizar la obtención de estas licencias y permisos para no retrasar el inicio de las diferentes unidades funcionales previstas para noviembre del presente año y enero del próximo, ya que los tiempos son muy justos para obtener estos requerimientos de orden ambiental para el proyecto.

7.3.4 Avance del plan de obras del proyecto

El concesionario presentó su plan de obras el 10 de octubre de 2016, y luego de acatar las observaciones generadas por la interventoría fue no objetado por esta el 1 de diciembre de 2016, bajo este plan se viene ejecutando el cronograma con el cual se tiene control y seguimiento a las actividades del concesionario por parte de la interventoría y la supervisión de la ANI. Encontramos de esta manera las siguientes fechas definidas y aprobadas:

Tabla 11. Resumen del plan de obras del concesionario

Nombre de tarea	Duración (días)	Inicio	Fin
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN AUTOPISTA MAR 2	1801	01/11/2016	15/12/2021
UF1. Cañasgordas – Uramita	1484	01/11/2017	16/12/2021
UF2. Variante de Fueima Subsector 1. Uramita – Variante de Fueima Subsector 2. Variante de Fueima - Dabeiba Subsector 3. Empalme sur con la variante – Empalme norte con la variante	1069	17/01/2018	21/12/2020
UF3. Túnel de Fueima	1069	17/01/2018	21/12/2020
UF4. Dabeiba – Mutatá	1062	25/01/2018	21/12/2020
UF5. Mutatá – El Tigre	1081	11/01/2017	27/12/2019
UF6. El Tigre – Necoclí (Transversal de las Américas)*	na	na	na

Fuente: Plan de obras publicado en la herramienta Project Online de la entidad, mayo de 2017.

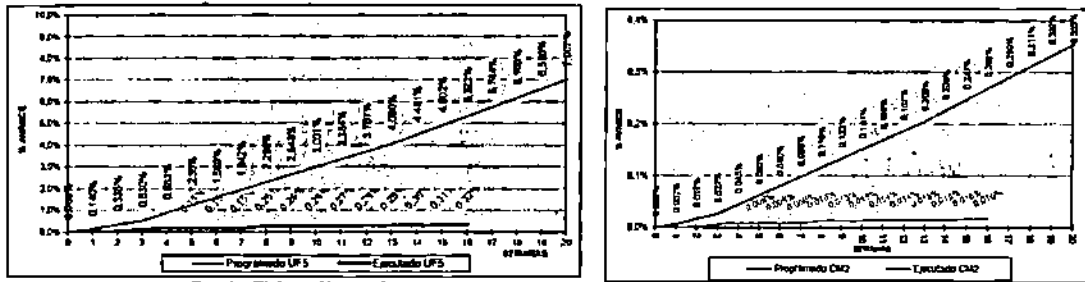
*Previstas actividades de operación y mantenimiento, por lo cual no hay cronograma.

La etapa de construcción inició con la UF5 que estima rehabilitación del corredor, sin embargo, las actividades de obra no han comenzado y las mismas sólo darán inicio hacia el mes de julio del presente año en dos frentes de trabajo, uno propiamente hacia la intervención de las calzadas y otro frente que especifica la intervención de las estructuras (puentes) que deben ser atendidos, estos primeros meses fueron estimados a actividades particulares referidas a preliminares de obra,

como lo son instalación y definición de campamentos; adecuación del corredor para intervención (parcheos, bacheos y sello de fisuras), permisos menores, entre otras actividades.

A juicio de esta oficina, estas actividades denominadas preliminares se toman aproximadamente 6 meses desde el inicio de la fase de construcción y poco avance denotan al respecto, la interventoría plantea de manera ilustrativa el avance de obra a la fecha en su informe mensual denotando un retraso, aunque leve pero considerable sabiendo que han transcurrido ya casi 5 meses de los 36 meses previstos, esto significa que transcurrido casi un 14% del tiempo de la UF5 los avances físicos son casi nulos en obra, no se evidencian labores de impacto, más allá de que el concesionario está terminando actividades precedentes para el adecuado inicio.

Ilustración 2. Gráfico de avance en curva programado vs ejecutado
Avance de la UF5 Avance general del proyecto



Fuente: Informe de interventoría Consorcio Interventor PEB-ET, Abril de 2017.

En este particular se alerta a la interventoría y supervisión acerca de verificar si los tiempos que se toma el concesionario para tales actividades preliminares son adecuados y el tiempo restante para las labores constructivas es suficiente ya que se denota un aparente aumento de tiempo para culminar labores que debían haberse solventado en la etapa de preconstrucción y un retraso en la ejecución normal que debía mantener el proyecto a la fecha.

<p>Foto 7. Estado de la UF5 – Intervención bacheos</p>	<p>Foto 8. Punto crítico - puente Quebrada Godó</p>
<p>Atención puntual en bacheos para cumplir niveles de servicio</p>	<p>Creciente de la quebrada que amenaza un puente en cercanías del municipio de Dabeiba, se copó la capacidad hidráulica por tema climático</p>

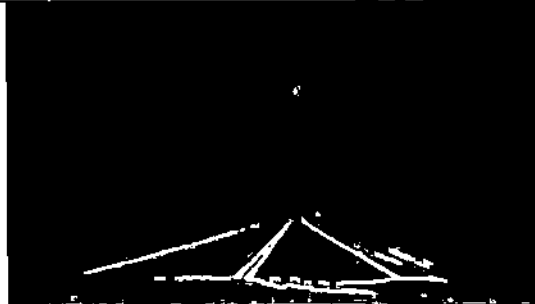

Para las demás UF que iniciarán en noviembre del presente año y enero del próximo año, se advierte que requieren actividades precedentes que aún no se han solventado y pueden requerir esfuerzos adicionales para cumplir la programación definida en el plan de obras; en gran medida la limitante que tienen los inicios de esas unidades funcionales es la aprobación de tramites de licenciamiento ambiental, PAGAS y permisos ambientales correspondientes que han tomado más tiempo de lo previsto.

7.3.5 Condiciones de operación y mantenimiento del corredor concesionado.

El estado de operación y mantenimiento actual del corredor evidencia actuaciones adecuadas del concesionario pero no suficientes a fin de mantener una buena transitabilidad dentro del corredor, si bien los indicadores definidos en el apéndice técnico 4 del contrato de concesión 018 de 2015 se vienen cumpliendo, se evidencian sitios puntuales aun con baches y fisuramientos que tienden a la afectación de la seguridad vial del corredor.

Se evidencian reparaciones puntuales de fisuras y baches a lo largo de gran parte del corredor vial que obedecen a garantizar los indicadores de niveles de servicio en la etapa preoperativa contenidos en el contrato de concesión y que permiten tener un cumplimiento de lo estipulado para la etapa en la cual se encuentra el proyecto (preconstrucción y construcción).

A lo largo de todo el corredor se evidencia un muy buen estado de señalización horizontal y vertical, fruto de un trabajo conjunto entre interventoría y concesión a fin de instalar y renovar gran parte de las señales verticales, además de tener una demarcación visible y permanente junto con la instalación de tachas reflectivas a lo largo de gran parte del corredor, a pesar de que aún no se llevan a cabo obras de la etapa de construcción si se mejoró de manera importante el tránsito nocturno ya que se tenía un corredor muy oscuro con bajas especificaciones en señalización horizontal y vertical.

Foto 9. Tramo UF4	Foto 10. CCO provisional en Dabeiba
	
Estado de la vía en adecuadas condiciones de transitabilidad y señalización en buenas condiciones para paso en la noche.	Base de operación y centro de control operativo

Para la oficina de control interno es importante que se planteen estrategias que conlleven al mejoramiento periódico en las mediciones de los indicadores ya que se denota poca efectividad del

parqueo tapa huecos realizado en meses anteriores por el concesionario y que afecta la adecuada operación de la vía ya que esto precisa no solo un adecuado estado del corredor vial sino una garantía sobre la seguridad para los usuarios que allí transiten.

8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por las diferentes interventorías que ha tenido el proyecto, ya que esta es la cuarta vez que es evaluado el proyecto y con esta son tres interventorías las que han estado a cargo de la vigilancia y control del proyecto denotan las actuaciones en donde puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento sean aplicadas para un mejoramiento continuo.

8.1. Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁴

8.2. Resultados de la medición con la MED para el proyecto Autopista Mar 2

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interventor PEB-ET para la actual auditoría, la cual evaluó siete (7) componentes y determinó una calificación de 72.00 sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2017.

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

Tabla 12. Rangos de calificación MED


Calificación	Cod.	Límite Mínimo	Límite Máximo	Promedio que genera	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	81	100	90,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Bueno	B	61	80	70,5	El auditor verifica documental y operativamente

⁴ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 17, 18 y 19 de mayo de 2017.

					que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	31	60	45,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Maló	M	1	30	15,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma Incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	0	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría, del criterio evaluado.

Siendo esta la primera medición, se llevó a cabo el 17, 18 y 19 de mayo de 2017, presentando un comportamiento que se analizará más adelante de manera discriminada por componente resaltando los motivos que dieron lugar a esto.

Tabla 13. Resultados de calificación MED de mayo de 2017

	Nombre proyecto concesión	Autopista Mar 2				
	Nombre interventoría proyecto	Consortio Interventor PEB-ET				
	No. contrato interventoría	001 de 2016				
	Fecha de evaluación	17, 18 y 19 de mayo de 2017				

Id	Componente	0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO						
01	Gestión Administrativa				70.08	
02	Gestión Técnica				73.56	
03	Gestión Financiera				70.17	
04	Gestión Jurídica				74.71	
05	Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA
06	Gestión Ambiental				68.83	
07	Gestión Social				73.50	
08	Gestión Predial				73.17	
Promedio General =		72,00				

Dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

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

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con **30 días calendario** posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico Immejia@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

8.3. Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 17, 18 y 19 de mayo de 2017, 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 Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación. (Este componente no pudo ser evaluado a que no se tiene operación de peajes ni pesajes).
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 mayo de 2017, así:

8.3.1. Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 70.08

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional conforme a lo definido contractualmente con equipo de trabajo suficiente, profesionales con experiencia definida que aportan en su gestión, llevan a cabo las funciones de vigilancia y control de manera idónea; las oficinas que se tienen en Dabeiba y Bogotá, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar.

Se cuenta con un sistema de gestión de calidad adecuado, que mantiene una estructura de control hacia proyectos de interventoría de concesiones basado en la experiencia de ambas firmas que conforman el consorcio. Los procedimientos y procesos están acordes a la etapa que vive el proyecto, sin embargo, es necesario adelantar la preparación de los procedimientos de la etapa de construcción próxima a iniciar.

Debido a que las oficinas quedan en un punto inmerso del proyecto, permiten llevar a cabo un seguimiento puntual sobre todo el corredor vial, sin embargo, cuando se inicien las labores de construcción de las diferentes unidades funcionales será necesario instalar campamentos adicionales en diferentes puntos.

El control de 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, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario además del apoyo y comunicación con la ANI a fin de resolver las diferentes situaciones que acontecen en el proyecto.

Las oficinas dispuestas para las labores de vigilancia y seguimiento al contrato son acordes a lo que necesita el proyecto, así como los vehículos debidamente identificados y las herramientas dadas para tal fin. La presencia permanente en el CCO provisional del concesionario permite resolver de manera más expedita diferentes trámites ambientales, prediales, sociales y técnicos que se están definiendo actualmente en el proyecto.



Se evidencia una página web con buen contenido, actualizado, completo y útil para el acceso del público en general; se recomienda adicionar galería de imágenes actualizadas del proyecto y videos cortos de los tramos en operación; esto al ser grafico es mucho más perceptible por quienes accedan a la página.

8.3.2. Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 73.56

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción, operación y mantenimiento, medición de indicadores de niveles de servicio del corredor e intervenciones de mantenimiento correctivo que adelanta el concesionario en sitios puntuales y rutinario a lo largo de la vía, además del inicio de la etapa de construcción del proyecto en labores de rehabilitación.

Se lleva a cabo de manera adecuada la ficha del proyecto por parte de la supervisión e interventoría, con información amplia sobre las fechas del proyecto, valores, datos básicos de la concesión, cuadro resumen del estado del proyecto, otrosles generados, entre otros; permite mantener de manera rápida y actualizada la información referente al proyecto, se recomienda montar esta ficha en formato PDF en la página web para que sea de fácil consulta.


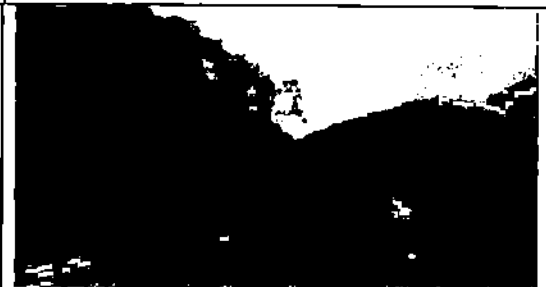
Foto 11. Estado de la vía UF4	Foto 16. Estado de la UF5
	
<p>Cumplimiento de mantenimiento y operación del corredor previo inicio de etapa de construcción</p>	<p>Preparación para intervención de rehabilitación</p>

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen

una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, en gran medida debido a la verificación y revisión de diseños de detalles de las diferentes unidades funcionales ya que están próximas a iniciar.

Se ha llevado a cabo un buen seguimiento por parte de la interventoría al plan de obras aportado por el concesionario, sin embargo, se evidencia que actualmente el proyecto adelanta en la UF5 con la cual inicio obra labores únicamente preliminares que no pesan mucho en el porcentaje de avance, esto precisa definir si estos tiempos se están utilizando mas en temas que hacían parte de la preconstrucción y se están utilizando en construcción.

Es de gran importancia la permanente comunicación con la concesión a fin de establecer el seguimiento a los cronogramas de actividades semanales y mensuales a fin de evidenciar las actividades que se realizan no solo en obra sino en los mantenimientos correctivos que actualmente realiza el concesionario.

Foto 12. Instalación de Iluminación – Túnel La Ilorona UF4	Foto 13. Intervención de baches en UF5
	
Mejoramiento necesario para seguridad del corredor.	Zona intervenida para transitabilidad previa a la rehabilitación.

Se evidencia una señalización tanto horizontal como vertical acorde a parámetros mínimos de cumplimiento, entendiendo que el corredor adolecía de la misma una vez fue recibido y hoy gracias a la insistencia de la interventoría en su premisa de que prevalezca la seguridad vial del corredor impuso la necesidad de junto con el concesionario definir tramos para demarcar totalmente el corredor así como llevar a cabo cambios y mejoras en la señalización vertical; asimismo con el túnel la Ilorona se pudo instalar la iluminación interna que era tan necesaria para el tránsito por esta parte.

Una vez inicien las obras de construcción debe iniciarse un plan para el cambio de la señalización vertical de todo el corredor para cumplir con el Manual de Señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte para el año 2015 donde gradualmente se vayan incorporando las señales a los largo de los más de 250km del proyecto y se cumpla la normatividad vigente, se evidencia en algunos sectores cambios puntuales sobre todo en pasos peatonales.

Acorde a la auditoría de seguridad vial realizada por la interventoría es importante señalar que se estipularon varias y diferentes tipos de recomendaciones a las que se les debe dar seguimiento por

lo menos anual a fin de establecer avances en cada uno de estos particulares ya que es de suma importancia evidenciar que este tipo de auditorías sean tomadas en cuenta por la concesión y sean un aporte importante a la reducción de accidentalidad y mejoramiento del corredor vial.

8.3.3. Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 73,76

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto desde el punto de vista ambiental, donde se precisa un seguimiento acorde a la verificación de las obligaciones emanadas del contrato de concesión ad portas de que se lleve a cabo la suscripción de la resolución que permita obtener la licencia ambiental de las unidades funcionales correspondientes (UF2 y UF3).

Si bien es necesario que el proyecto tenga un avance mayor referido a los trámites de licencia ambiental, ha podido avanzar en algunos tramos que solo requirieron PAGA con lo cual la interventoría ha llevado a cabo el seguimiento a sus cumplimientos respectivos particularmente en la UF5; pero se requiere de manera urgente establecer que posibles incidencias pueda tener la no obtención de la licencia ambiental ya que ha sido muy demorado el trámite por parte del concesionario tanto en la forma como en el reproceso que ha tenido por falencias detectadas por la autoridad ambiental que han previsto cambiar, mejorar y completar la documentación aportada.

La interventoría debe apremiar al cumplimiento de este particular debido a que se vuelve la ruta crítica del proyecto para las unidades funcionales de mayor intervención en el proyecto por ser obra nueva a desarrollar.

Siendo que en este proyecto gran parte corresponde a construcción nueva, es definitivo verificar en la licencia ambiental que actividades y fichas se definirán el tratamiento a las diferentes actividades a realizar, además de las compensaciones previstas por las intervenciones que se requieren que no son menores y serán entre otras de construcción de túneles y variantes de centro poblados.

Si bien se han adelantado mesas de trabajo para avanzar en la definición y revisión de la documentación necesaria para la solicitud de PAGAS, licencias y permisos ambientales, no basta con esta implementación ya que la calidad de la información allí contenida ha presentado falencias y es detectada de la misma manera por las autoridades correspondientes por lo cual es necesario una actuación mucho mas fuerte de la interventoría a fin de que en conjunto con la concesión no se generen mas reprocesos dada la tramitología para la expedición de estas condiciones fundamentales para el inicio de la construcción del proyecto.

8.3.4. Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 73.17

El componente predial para la interventoría de este proyecto está ligado al seguimiento a la gestión predial completa por parte del concesionario en las diferentes unidades funcionales, trabajo que ha venido siendo acorde en gran parte de las unidades funcionales, la dificultad que se denota en este componente yace en los predios de restitución de tierras los cuales han demandado una estrategia particular.

Se evidencia un adecuado seguimiento a la gestión, sin embargo, debido a que la UF1 es la que tiene más del 50% de los predios del proyecto, debe enfocarse de una manera más agresiva la gestión para dicha unidad funcional partiendo de la base que según plan de obras es la próxima a iniciar en el mes de noviembre del presente año.

Es determinante la tarea de la interventoría a fin de revisar los expedientes y carpetas prediales que va aportando el concesionario en la medida que la disponibilidad predial es fundamental al momento de iniciar obra, ya que sin esta no es viable poder dar inicio a la fase de construcción de cada una de las unidades funcionales que requieran. La gestión predial tiene diferentes pasos para llevar a cabo la adquisición total de cada uno de los predios, basta que para el inicio se puedan tener las disponibilidades asociadas al 40% como mínimo de cada una y a medida que va avanzando el proyecto ir consiguiendo el restante.

8.3.5. Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 73,50

Dentro del componente social se evidencia un acompañamiento general al concesionario en materia de monitoreo sobre gestiones realizadas por el mismo, se evidencia por tanto acompañamiento a las campañas de seguridad vial; es claro el monitoreo a la ejecución del Plan Social Básico.

Siendo este un proyecto que atraviesa la zona del Urabá Antioqueño, requiere un manejo especial de la zona a sabiendas de que la misma es una zona con riesgo de orden público por grupos al margen de la ley que mantuvieron en el sector. Este manejo será de una mayor medida una vez inicien los trabajos debido a la oferta de empleo que se puede generar y los diferentes actores que participaran en el proyecto salvaguardando la seguridad del mismo tanto en obra como en operación.

Se evidencia acompañamiento de la interventoría a las diferentes socializaciones y reuniones que mantiene el concesionario con diferentes actores pertenecientes al proyecto como lo son alcaldías municipales, juntas de acción comunal, comunidades indígenas, entre otros; además de estos la permanente comunicación con la comunidad ha permitido conocer de cerca requerimientos que se puedan implementar a medida de las posibilidades que da el contrato de concesión, sobre todo con comunidades de especial tratamiento como lo son los resguardos indígenas que se tienen en cercanías del corredor.

Foto 13. Reunión de socialización resguardo indígena Sever



Foto 14. Zonas de resguardos indígenas aledañas al proyecto



El proyecto atraviesa por varios resguardos indígenas donde se adelantan los acuerdos previstos para los permisos requeridos con estas comunidades y su integración al proyecto.

El proyecto está presto al inicio de la etapa de construcción de varias unidades funcionales y se evidencia el desconocimiento del mismo por parte de la comunidad en general sobre el alcance final de las obras a realizar, en virtud de esto es importante resocializar el alcance de cada unidad funcional previo inicio de obra para contextualizar a la población sobre los diferentes alcances que tiene el proyecto, que son rehabilitación, mejoramiento, construcción de túneles, construcción de variantes, entre otros.

Se evidencia un seguimiento adecuado a las PQRS que se generan en el proyecto, se consolidan y tramitan con tiempos de cierre acertados, los seguimientos que da el concesionario y acompaña la interventoría han permitido mantener el indicador de PQRS dentro de los indicadores propuestos.

Las mesas de trabajo establecidas con la concesión son efectivas a tratamientos y tomas de decisiones importantes para el proyecto, el trabajo permanente con las comunidades permitirá llevar a cabo de manera tranquila la ejecución de las obras que impactaran en las labores que realiza cotidianamente la comunidad.

Es necesario estar atentos a las disposiciones finales con las que las licencias ambientales impacten en requisitos socio-ambientales para el proyecto, esto definirá actividades a realizar una vez se establezca el inicio de las nuevas obras sobre el corredor vial.

8.3.6. Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 73,47

Dentro de los controles financieros que presenta la interventoría se resalta el seguimiento realizado en los comités fiduciarios así como en los informes de fiducia, se evidencian condiciones favorables del concesionario pues precisan una solvencia y capacidad de atender las necesidades que el proyecto requiere actualmente.

Es necesario que la interventoría advierta sobre el estado financiero de la concesión dado que aún no se ha generado el desembolso del cierre financiero y no es claro cuánto más se pueda demorar en realizarse, se impacta de manera directa el proyecto en cuanto a la necesidad de tener solvencia y liquidez para afrontar el inicio de la construcción. Este desembolso debe darse antes del inicio de la etapa constructiva de las demás unidades funcionales que tienen como fecha de arranque finalizando el presente año e iniciando el próximo.

Es importante llevar a cabo un análisis particular del VPIP que determine junto con las diferentes proyecciones de tráfico el comportamiento futuro que puede establecer el proyecto ya que actualmente la demanda que transita por el corredor es inferior a lo dispuesto en la estructuración del proyecto.

8.3.7. Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 74,71

Se evidencia un adecuado control y seguimiento a todas las obligaciones del contrato de concesión, por medio de una trazabilidad puntual en cada uno de los requisitos que precisa el proyecto por cada una de las etapas que atraviesa, no solo el del concesionario sino también al de la interventoría.

Se presentó un cambio de composición accionaria que fue analizada por la interventoría y la ANI, generando la no objeción por la entidad debido a que se cumplió con lo dispuesto en el contrato de concesión referido a solicitud de cambio. Ingresó la empresa SP Ingenieros SAS con un 20% de participación y además se dio una redistribución de los socios dejando con participación mayoritaria a la empresa China Harbour Engineering Company Limited Colombia con un 40%.

Es necesario hacer un seguimiento particular al estado de la UF& y las implicaciones que pueda tener recibirla en los términos definidos por el contrato sin que la misma haya culminados las obras correspondiente, deben analizarse los escenarios que puedan darse respecto a las dificultades y controversias que esto generaría.

8.4. Evaluación del desempeño de la supervisión

8.4.1. Matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme

Dentro del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte de la ANI se cuenta con diferentes herramientas para fomentar el control en la gestión que lleva a cabo la supervisión de los proyectos concesionados.

Uno de los instrumentos que hace parte del proceso mencionado es la matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme⁵, en la cual se describen las

⁵ Disponible en www.ani.gov.co, pestaña "Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión - Producto no conforme".

diferentes obligaciones de la supervisión al igual que los controles implementados para asegurar una adecuada ejecución. La matriz cuenta con criterios generales que aplican a todo tipo de proyecto relacionado con infraestructura de transporte y con criterios específicos para los diferentes modos: carretero, aeroportuario, férreo y portuario.

En la auditoría se revisaron los criterios generales y del modo carretero que aplican para la supervisión del proyecto Autopista Mar 2. La Oficina de Control Interno tiene los siguientes comentarios al respecto:

8.4.1.1. Criterios generales

Durante la auditoría se evidenció que la supervisión del proyecto tiene procedimientos definidos para las actividades establecidas en los criterios generales de la matriz de detección, clasificación y disposición del producto y/o servicio no conforme:

- Verificación de la oportunidad en entrega de los informes mensuales de interventoría.
- Verificación de la oportunidad en entrega del informe mensual por parte del equipo de supervisión.
- Verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos, operativos, financieros, ambiental, social, predial y de mantenimiento en los Informes mensuales de interventoría.
- Verificación del cumplimiento a la citación del comité técnico, convocado como mínimo una vez al mes.
- Verificación del cumplimiento a las acciones de los diferentes planes de los equipos de supervisión del proyecto.
- Verificación de los vencimientos de pólizas del contrato de concesión y de interventoría.
- Verificación y control del fondeo de cuentas.
- Verificación en la herramienta project online del seguimiento a las etapas del proyecto.
- Revisión con la debida antelación las facturas del interventor.
- Evaluación, cumplimiento y aplicación de los procedimientos de la ANI.

8.4.1.2. Criterios específicos para el modo carretero

De igual manera, durante la auditoría se evidenció que la supervisión del proyecto ha establecido procedimientos para cada uno de los requisitos asociados a los productos que se derivan de un proyecto carretero. Las actuaciones se realizan bajo lineamiento del líder del equipo de apoyo a la Supervisión pero se generan de acuerdo a la particularidad de cada profesional de apoyo según sea su especialidad, de acuerdo a la etapa del proyecto se vienen generando actuaciones interdisciplinarias que han conllevado a tomas de decisiones que son establecidas de manera conjunta en el equipo de apoyo a la supervisión validados por los gerentes respectivos.

En general, la supervisión del proyecto ha establecido procedimientos idóneos para verificar el adecuado cumplimiento del contrato, sin embargo, han surgido situaciones en las cuales las actuaciones de la concesión no han permitido darle celeridad a temas de vital trascendencia (licencia ambiental y permisos ambientales) en pro del desarrollo y ejecución previsto en el

proyecto, por lo cual se hace necesario establecer controles más estrictos y metodologías más contundentes para obtener el objetivo previsto en cada etapa

La Oficina de Control Interno considera que las actuaciones de la supervisión deben direccionar de manera más certera la obtención de productos definitivos para el proyecto y junto con la interventoría se debe apremiar de manera constante el cumplimiento de las obligaciones dispuestas en el contrato que aún no están listos, así como de las actuaciones que dependen exclusivamente del concesionario y que acogen un riesgo para el desarrollo del proyecto. El cumplimiento del plan de obras como lineamiento y cronograma fundamental para la ejecución, se convierte en el primer medidor de la ejecución del proyecto, por tanto el mismo no debe prever alteraciones reiteradas o que precisen cambios en disminuciones importantes de los tiempos de ejecución de cada unidad funcional.

8.4.2. Riesgos en la gestión de la supervisión dentro de la gestión contractual de la ANI

En el informe mensual de supervisión No. 18 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de marzo de 2017⁶ se evidenció que desde la gestión contractual del proyecto se hace seguimiento a la matriz de riesgos vigente y aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el proyecto Autopista Mar 2. Esta matriz considera los riesgos de los componentes predial, ambiental y social, redes, diseño, construcción, operación y mantenimiento, comercial, financiera, liquidez, cambiario, regulatorio y de fuerza mayor asignados y compartidos entre la ANI y el concesionario.

Por otra parte, internamente la ANI hace seguimiento a los riesgos institucionales desde 2013. A partir de la actualización del mapa de riesgos institucional de 2016 se evidenció que se cuenta con diecisiete (17) riesgos identificados en el proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*, los cuales se detallan, con sus respectivas probabilidades e impactos, en la siguiente tabla:

Tabla 14 – Riesgos Gestión Contractual 2016

ITEM	RIESGO	GESTION CONTRACTUAL 2016					
		PROBABILIDAD	IMPACTO	INHERENTE	IMPACTO	PROBABILIDAD	RESIDUAL
1	Demora en la disponibilidad y/o adquisición de los predios requeridos para las obras	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	1	
2	Demoras en la obtención de licencia y permisos ambientales.	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	3	Riesgo Extremo (Z-19)

⁶ Radicado ANI No. 20174090380092 del 10 de abril de 2017.

ITEM	RIESGO	GESTION CONTRACTUAL 2016					
		PROBABILIDAD	IMPACTO	INHERENTE	IMPACTO	PROBABILIDAD	RESIDUAL
3	Reclamaciones y controversias contractuales en los proyectos de concesión.	4	7	Riesgo Alto (Z-4)	1	2	Riesgo Bajo (Z-2)
4	Eventuales limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión.	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	6	1	Riesgo Bajo (Z-4)
5	Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	6	3	Riesgo Moderado (Z-7)
6	Cambio y/o ajustes en el diseño del proyecto ordenados por parte de agentes externos.	3	7	Riesgo Alto (Z-4)	7	3	Riesgo Alto (Z-3)
7	Atrasos de cronogramas por incidencia de conflictos sociales en el desarrollo del proyecto.	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	7	1	Riesgo Moderado (Z-8)
8	Decisiones inoportunas al interior de la entidad.	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	6	3	Riesgo Moderado (Z-7)
9	Entrega inoportuna del registro contable de inversiones.	3	6	Riesgo Moderado (Z-7)	1	1	Riesgo Bajo (Z-1)
10	Demoras en la ejecución de obligaciones contractuales y compromisos pactados.	3	7	Riesgo Alto (Z-4)	7	1	Riesgo Moderado (Z-8)
11	Atrasos y sobrecostos sociales y ambientales por vacíos contractuales.	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	3	Riesgo Extremo (Z-19)
12	Sobrevaloración de los predios en desarrollo del proceso de expropiación judicial	3	11	Riesgo Extremo (Z-19)	11	1	Riesgo Alto (Z-3)
13	Sobrecostos para el desarrollo de la adquisición predial	3	7	Riesgo Alto (Z-4)	7	1	Riesgo Moderado (Z-8)

ITEM	RIESGO	GESTION CONTRACTUAL 2016					
		PROBABILIDAD	IMPACTO	INHERENTE	IMPACTO	PROBABILIDAD	RESIDUAL
14	Sanciones por desacato de órdenes judiciales en relación con la ejecución de los contratos.	1	7	Riesgo Moderado (Z-8)	1	1	(1-1)
15	Sobrecostos y atrasos en el cronograma por la presencia de redes de hidrocarburos, eléctricas, acueductos y otras dentro del proyecto.	4	7	Riesgo Moderado (Z-7)	7	4	(4-4)
16	Compensación tarifaria por cambios en las tarifas de peajes establecidas en los contratos.	3	7	Riesgo Moderado (Z-7)	7	3	(3-3)
17	Incumplimiento por concepto de pago de las obligaciones contractuales	1	6	Riesgo Moderado (Z-6)	6	1	(1-1)

Fuente: Mapa de riesgos institucional de la ANI, 2016.

Los riesgos del proyecto y los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* se orientan en las obligaciones de un contrato de concesión. La Oficina de Control Interno considera que este alcance pertenece únicamente a la matriz de riesgos del proyecto; por lo tanto, la matriz de riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la ANI debería orientarse en riesgos asociados a las labores de supervisión de los proyectos.

A partir de la tabla precedente se analiza que dentro del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la ANI únicamente se cuenta con dos (2) riesgos asociados a las labores de supervisión, identificados en los ítems 5 y 8. Las características de estos riesgos, tales como causas y posibles consecuencias, se muestran a continuación:

Tabla 15 – Riesgos supervisión 2016

ITEM	RIESGO	DESCRIPCIÓN	CAUSAS	POSIBLES CONSECUENCIAS O EFECTOS
5	Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)	Las partes asumen o dejan de hacer funciones, o toman decisiones que no les corresponden generando conflictos en los proyectos por falta de claridad de sus responsabilidades.	<ul style="list-style-type: none"> - Necesidad de manuales y protocolos, que determinen las funciones y responsabilidades de las partes. - Diferencias en la interpretación de las normas y contratos. - Necesidad de comunicación efectiva y eficiente entre las partes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Traumas en la gestión administrativa y de seguimiento. - Desgaste administrativo. - Mala imagen de las entidades gubernamentales. - Requerimiento de los entes de control y de investigación.
8	Decisiones inoportunas al interior de la entidad.	Demora en la emisión de conceptos y/o toma de decisiones en las diferentes áreas.	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de sistema integral de información y trazabilidad. - Falta de personal. - Demora en la generación de documentos. - Retrasos por actos protocolarios y trámites excesivos e innecesarios al interior de la entidad para la toma de decisiones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Procesos judiciales. - Hallazgos y requerimientos de entes de control. - Sobrecostos. - Impactos en la ejecución del proyecto - Mala imagen de las entidades gubernamentales. - Requerimiento de los entes de control y de investigación.

Fuente: Mapa de riesgos institucional de la ANI, 2016.

Adicionalmente, los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* cuenta con controles, acciones para mitigar el riesgo, indicadores y responsables; no obstante, en el mapa de riesgos institucional vigente no se evidenciaron controles para los riesgos detallados en la tabla precedente. Las acciones requeridas para mitigar estos riesgos al igual que sus indicadores se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 16. Controles e indicadores riesgos supervisión

ITEM	RIESGO	ACCIÓN REQUERIDA PARA MITIGAR EL RIESGO	INDICADORES
5	Extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato. (supervisores, interventores, concesionario, fiduciarias, entidades externas)	Socializar para delimitar con claridad las funciones y alcances de las partes. Esta se debe hacer al inicio de la ejecución de un proyecto, al cambio de miembros del equipo de apoyo a la supervisión y en el momento en que se presenten modificaciones que afecten sustancialmente el proyecto.	Actas de socialización

8	Decisiones inoportunas al interior de la entidad.	Determinar entre las diferentes vicepresidencias los tiempos de respuesta de acuerdo a los temas.	Comunicación (por circular, memorando o medio magnético)
---	---------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

Fuente: Mapa de riesgos institucional de la ANI, 2016.

Sobre los riesgos identificados en los ítems 5 y 8, la Oficina de Control Interno considera que, a pesar de que se tengan acciones de mitigación, se deben establecer controles que actúen como medidas preventivas. Para estos riesgos se pueden implementar reuniones periódicas lideradas por parte de los responsables, sean gerentes de proyecto o vicepresidentes de las áreas misionales, donde se lleve a cabo retroalimentación de las funciones de los diferentes equipos de supervisión, así como seguimiento a las decisiones tomadas por la Entidad.

Adicionalmente, la Oficina de Control Interno considera que los indicadores de los riesgos 5 y 8 se deben replantear con el fin de implementar un seguimiento exhaustivo a los mismos desde la ANI. Estos indicadores deben permitir identificar de manera estadística el estado de las acciones para mitigar los riesgos y, asimismo, deben permitir hacer comparaciones de los mecanismos de mitigación en el tiempo. Por ejemplo, el indicador *Actos de Socialización*, presentado para el riesgo identificado en el ítem 5 del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*, podría reemplazarse por el cociente entre el total de actas de socialización efectuadas y el total de actas de socialización programadas en un intervalo de tiempo.

Como se mencionó al inicio de esta sección, la Oficina de Control Interno considera que la matriz de riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la ANI debería orientarse en riesgos asociados a las labores de supervisión de los proyectos. A partir de un primer ejercicio desarrollado por la Oficina de Control Interno en abril de 2017, se propone incluir en el mapa de riesgos institucional ítems como los que se presentan a continuación:

Tabla 17. Propuesta riesgos de seguimiento a las labores de supervisión

RIEGO	CAUSAS	CONSECUENCIAS	CONTROLES	INDICADORES
Intromisión política en las decisiones de la Entidad	Apresuramiento por parte de los líderes políticos en la entrega de obras	Entrega de obras que no cumplen con los requisitos para entrar en operación	Seguimiento al cronograma de entrega de obras por parte de entidades políticas. Comunicaciones de alerta a entidades políticas sobre obras que no cumplen con especificaciones para entrar en operación.	% avance prerequisites de obras para entrar en operación Comunicaciones de alerta a entidades políticas/mes
Falta de seguimiento a los proyectos in situ por parte de la	Falta de presupuesto para ejecutar la actividad.	Decisiones inadecuadas para el proyecto.	Programación anticipada de visitas por parte del líder de apoyo al equipo de supervisión.	# visitas ejecutadas al mes/ # visitas programadas al

RIEGO	CAUSAS	CONSECUENCIAS	CONTROLES	INDICADORES
supervisión			Aprobación anticipada de visitas por parte de los gerentes de proyecto.	mes
Ausencia de equipo de apoyo a las labores de supervisión	Indisponibilidad de profesionales de apoyo al equipo de supervisión	Decisiones inadecuadas para el proyecto Extralimitación de funciones dentro del equipo disponible de apoyo a la supervisión	Planeación de recursos de personal al interior de las áreas misionales de la entidad. Seguimiento a la disponibilidad de profesionales de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto. Planes de regularización semanales con la asistencia obligatoria de todo el equipo de supervisión.	# asistencias a planes de regularización por parte de cada apoyo al mes/# total de planes de regularización al mes
Desconocimiento del proyecto por parte del equipo de apoyo a la supervisión	Demanda de participación por parte de profesionales de los equipos de apoyo superior a la oferta de profesionales	Decisiones inadecuadas para el proyecto	Reuniones Internas en la ANI en conjunto con el gerente de proyecto correspondiente donde se muestren avances correspondientes a cada área. Encuesta de satisfacción por parte del gerente de proyecto correspondiente. Seguimiento a la disponibilidad de profesionales de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto.	# reuniones internas ejecutadas con el gerente del proyecto al mes/# reuniones programadas con el gerente del proyecto al mes Resultado de encuesta de satisfacción mensual por parte del gerente del proyecto

Fuente: Elaboración propia Oficina de Control Interno.

En términos generales, la Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones con respecto a los riesgos que se manejan en la ANI dentro del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*:

- Los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* se orientan, principalmente, en obligaciones de los contratos de concesión, a pesar de que cada proyecto cuenta con una matriz de riesgos; por lo tanto, la matriz de

riesgos que se maneja en la ANI para este proceso se debe reorientar hacia eventos que pueden afectar las labores que se ejercen desde la supervisión.

- Todos los riesgos del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* deben tener controles que permitan llevar a cabo acciones preventivas a los mismos. En la presente auditoría se evidenció que no se tienen controles definidos para los riesgos, que, a juicio de la Oficina de Control Interno, están asociados a las obligaciones de la supervisión del proyecto.
- Los indicadores de cada riesgo dentro del proceso *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* deben permitir identificar de manera estadística el estado de las acciones para mitigar los riesgos y, asimismo, deben permitir hacer comparaciones de los mecanismos de mitigación en el tiempo.
- La vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno debería considerar las observaciones hechas en la presente sección del informe de auditoría con el fin de mejorar la gestión de supervisión a proyectos que lleva a cabo la ANI desde las vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual.

9. 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 Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

9.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como las que se presentan a continuación:

9.1.1 Para la Interventoría

1. No es clara la ejecución a nivel constructivo de las actividades preliminares tendientes al inicio del plan de obra de la UF5 y las actividades definidas en el Project, tales como preparación de campamentos y la consecución de los permisos menores necesarios para iniciar.
2. No es claro como la interventoría ha realizado las advertencias referidas acerca de los eventos sucedidos para el no otorgamiento de las licencias ambientales y permisos

ambientales, se puede observar anticipadamente que puede ser negada o aún más demorada de lo previsto, razón por la cual se han debido generar alertas tempranas que permitan superar las circunstancias que dan origen a la eventual demora o negación, incumpliendo parcialmente lo citado en el plan de cargas numeral 5.3.3 Funciones generales, (f) Área Ambiental:

"...Verificar que el Concesionario aporte en forma oportuna todos los documentos que se requieran para el trámite y la información que este debe presentar a las Autoridades Ambientales en la jurisdicción de la concesión y obtención de la licencia ambiental de los tramos que lo requieran, además del trámite y obtención de permisos para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales que pretenda utilizar y no estén contenidas en la licencia ambiental, permisos que deberán obtenerse previo la realización de las actividades y/o estudios que los requieran..."

3. No se evidencia la ficha técnica de la concesión que realiza la interventoría de acuerdo a lo previsto en el plan de cargas, numeral 5.3.3 Funciones generales, (b) Área Técnica:

"...Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica de la concesión de acuerdo con las orientaciones de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en este sentido..."

4. No se evidencia como la interventoría hace seguimiento al contenido de la página web de concesionario ni a sus demás redes sociales, tal como lo indica el plan de cargas, numeral 5.3.3 Funciones generales, (a) Área Administrativa:

"En el caso que el Concesionario tenga la obligación contractual de elaborar la página de Internet, o que posea una página del proyecto de concesión, el Interventor deberá verificar la información allí consignada y comprobar su correcto funcionamiento, de manera que la página se encuentre actualizada en todo momento conforme al desarrollo de las obras y actividades de la concesión."

9.1.2 Para la supervisión

1. Ante la situación que se viene presentando con la terminación de las obras entre Necoclí y El Tigre pertenecientes al contrato de concesión del proyecto Transversal de las Américas y que serán involucradas para operación y mantenimiento como UF6 en el proyecto Autopista Mar 2; no son claras las actuaciones preventivas con las cuales se ha advertido el riesgo de no poder recibir estas obras y cuáles escenarios se pueden manejar ante una posible no entrega de obras ni de peajes.

Desde la supervisión del proyecto que propuestas se han planteado ante un escenario de no poder operar los peajes de la UF6 y de tampoco poder recibir 100% y a satisfacción la infraestructura?

2. Dentro del plan de obras aprobado se aceptó que las unidades funcionales iniciarán con una fase de preliminares con tiempos muy amplios respecto de la duración total de la misma UF; esto advierte una posible ampliación de plazo para completar actividades que

debían haberse surtido durante la fase de preconstrucción. Es necesario desde la óptica de control interno impedir que se estén utilizando plazos de etapa de construcción para adelantar gestiones tendientes a ganar tiempo por cumplimiento tardío del concesionario.

3. Ante el inminente riesgo ambiental por la no consecución de permisos y licencias ambiental, no es claro el actuar de la supervisión con respecto a este particular habiendo transcurrido 16 meses desde el inicio del proyecto y no teniendo aun una expectativa concreta de expedición de estos trámites ambientales.

9.1.3 Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

1. No se evidenció que la matriz de riesgos, que se maneja en la ANI para el proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte, se enfoque en los eventos que pueden afectar las labores que se ejercen desde la supervisión.
2. No se tienen controles definidos para los riesgos, que, a juicio de la Oficina de Control Interno, están asociados a las obligaciones de la supervisión del proyecto. Estos son: 1) extralimitación de funciones, autoridad y alcances de las partes del contrato y 2) decisiones inoportunas al interior de la entidad.

9.2 Recomendaciones

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

9.2.1 Para la Interventoría

1. Se debe empezar a indagar el avance real y cronograma estimado de las obras de la UF6 a fin de establecer el posible estado en el cual se incorporará dicha infraestructura al contrato de concesión además de los pendientes que pueden quedar en cada componente.
2. Se debe alertar a la entidad de manera periódica la cuantificación de los riesgos valorables del proyecto conforme la precisión que se viene dando en aspectos como interferencia de redes, adquisición predial y compensaciones ambientales; se tiene entendido que el tema predial puede estar cercano al 200% de lo estructurado por lo cual requiere unas contingencias de alto valor.
3. Es necesario hacer seguimiento a las recomendaciones derivadas de las auditorías de seguridad vial, con un plan o cronograma de cumplimiento de las mismas, ya que no se evidencia trazabilidad en las acciones realizadas por el concesionario para subsanar los hechos que se vienen presentando.
4. Se requiere generar un vínculo de la ficha técnica del proyecto en la página web para mantener la información básica del proyecto actualizada y disponible para quienes quieran

saber las particularidades que vive la concesión y su seguimiento en la etapa de operación y mantenimiento.

5. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte publicado en el año 2015 y requerir al concesionario que empiece a adoptarlo progresivamente.
6. Es importante alertar a la entidad respecto a las proyecciones de tráfico que transitan por el corredor ya que se denota un tráfico inferior al previsto en la estructuración, de este dependen los ingresos por peajes en un futuro.

9.2.2 Para la Supervisión

1. Se sugiere apremiar al concesionario por cuenta de que aún no se obtiene el licenciamiento ambiental y este es la ruta crítica del proyecto en este momento.
2. Verificar con la dependencia de planeación cuales son las contingencias requeridas por activación de riesgo de predios que supera ampliamente lo definido en el contrato.
3. Establecer alertas tempranas respecto al riesgo de no recibir las obras correspondientes a la UF6 y la no puesta en operación de los peajes allí dispuestos.
4. Atender de manera especial los acuerdos con los cuales se están llevando a cabo las socializaciones entre el concesionario y las comunidades indígenas que se encuentran en torno al proyecto.

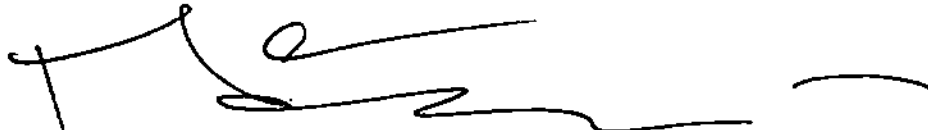
9.3 Buenas prácticas y observaciones

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la Interventoría y la Supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Se evidencia una matriz de control general de las obligaciones del contrato de concesión muy específico con trazabilidad puntual sobre el cumplimiento o no de cada ítem, lo cual permite establecer el estado de desempeño del concesionario en cada una.
2. Se adelantan escenarios de alternativas para el recaudo de peajes de la UF6 los cuales sirven como posibles soluciones a la implementación de la operación en esta zona del proyecto.
3. Se resalta la interpretación del concepto de seguridad vial que impuso la interventoría para que el concesionario desplegara un plan de implementación de demarcación y señalización a lo largo de todo el corredor.
4. 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 2017 de **72,00** 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. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno.