



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, Popayán-Santander de Quilichao (PEI 171).

Apreciado doctor Figueredo:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Popayán – Santander de Quilichao (PEI 171) realizada los días 14 y 15 de septiembre 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, Popayán-Santander de Quilichao (PEI 171)	4*	28*	5*

*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

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

los Decretos 4165 de 2011 y 1745 de 2013, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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.: Francisco Orduz Varon – Gerente Carretero
Libia Carolina Saenz Diaz – Líder de apoyo de la supervisión

Anexo: Informe 21 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno *IMJ*
Nro Borrador: 20191020022858



Agencia Nacional de
Infraestructura



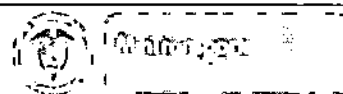
INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto
carretero, Popayán – Santander de Quilichao,
(PEI 171)

2017



CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVOS	5
3.	ALCANCE.....	5
3.1	Componentes Analizados	6
3.2	Información de Contratos.....	7
4.	METODOLOGÍA.....	8
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	10
6.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
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	Avances en el proceso de consultas previas identificadas en la etapa de preconstrucción y tiempos de protocolización	16
7.3.2	Licenciamiento ambiental del proyecto, dificultades y avances evidenciados.	19
7.3.3	Incumplimientos contractuales del concesionario que impiden el avance de varias actividades inherentes a la ejecución del proyecto.....	21
8.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	24
8.1.	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente – MED.....	24
8.2.	Resultados de la medición con la MED para el proyecto Popayán – Santander de Quilichao	24
8.3.	Evaluación del desempeño de la Interventoría	26
8.3.1.	Desempeño del componente administrativo.	28
8.3.2.	Desempeño del componente técnico.....	29
8.3.3.	Desempeño del componente ambiental	31
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
9.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	36
9.1	No Conformidades.....	37



9.1.1 Para la interventoría 37

9.1.2 Para la supervisión..... 37

9.2 Recomendaciones 38

9.2.1 Para la Interventoría 38

9.2.2 Para la Supervisión..... 40

9.3 Buenas prácticas y observaciones 40

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.....7

Tabla 2. Plazos estimados para el contrato de Concesión7

Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesión Nuevo Cauca SAS.....8

Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora8

Tabla 5. Datos asociados a la conformación de la firma interventora8

Tabla 6. Antecedentes actuaciones de entidades de control.....11

Tabla 7. Temas programados para la Auditoría.....12

Tabla 8. Descripción de tramos del proyecto.....14

Tabla 9. Rangos de Calificación MED.....23

Tabla 10. Resultados de calificación MED de septiembre de 2017.....27

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto.....14



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.

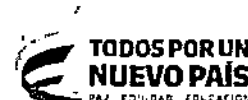
El control interno propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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 Unión Temporal 4G y a la supervisión del proyecto carretero Popayán – Santander de Quilichao, en ejecución por parte de la Concesión Nuevo Cauca 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: Popayán – Santander de Quilichao, 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 Nuevo Cauca S.A.S. en la etapa de preconstrucción del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances que precisa esta etapa y el avance de las actividades precedentes para iniciar la etapa de construcción del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, Popayán – Santander de Quilichao y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Unión Temporal 4G.

3. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría para el año 2017, año en que se generó el otrosí 4 modificando el inicio de la fase de construcción para el mes de julio de 2017, sin embargo, una vez cumplida esta fecha aún no da inicio la fase de construcción del proyecto, generando así un retraso evidenciable en el inicio de las obras del proyecto ya que aún persisten dificultades originadas por la realización de consultas previas y licenciamiento ambiental del corredor, además de los temas estratégicos definidos en el marco de esta auditoría.

De esta manera se relaciona lo ocurrido en cuando a la protocolización de las consultas previas con las comunidades identificadas y certificadas por el Ministerio del Interior, así como la trazabilidad



de los diferentes incumplimientos que ha tenido el proyecto y que dan origen a procesos sancionatorios, incluso planteando la posibilidad de la caducidad del proyecto.

3.1 Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resalta la etapa PREOPERATIVA y su fase de PRE CONSTRUCCIÓN, además de la OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la concesión, Nuevo Cauca SAS; se hace un análisis de las incidencias que tiene el proyecto debido a la necesidad de la protocolización de las consultas previas en el marco del licenciamiento ambiental y el posterior inicio de la fase constructiva del proyecto que se ha venido dilatando desde septiembre de 2016 y que en la actualidad no se establece una fecha certera de inicio.

Se verifican los diferentes incumplimientos que a la fecha viene teniendo el concesionario y que han sido reportados por la interventoría y supervisión del proyecto con miras a los apremios correspondientes además de las incidencias que han causado para el proyecto de concesión; es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Unión Temporal 4G en virtud del contrato 450 de 2015 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por primera ocasión a la Unión Temporal 4G, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un 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/Instructivos".

3.2 Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Contrato de Concesión No. 011 del 11 de Agosto de 2015. Contrato de concesión bajo el esquema de APP, para que el concesionario realice a su cuenta y riesgo la realización de estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la doble calzada entre Popayán y Santander de Quilichao, de acuerdo con el apéndice técnico 1 de la minuta del contrato.	No. 011 de 2015	Nuevo Cauca SAS
Interventoría	La 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 un esquema de Asociación Público Privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-IP-LP-018-2013 correspondiente al proyecto denominado "Popayán – Santander de Quilichao."	No. 450 de 2015	Unión Temporal 4G
Supervisor	Profesional por prestación de servicios. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.		Ing. Libia Carolina Saenz Dfáz

Tabla 2 – Plazos estimados para el contrato de Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS	TIEMPOS
Fecha de suscripción del contrato	11 de agosto de 2015	-
Acta de inicio del contrato	23 de septiembre de 2015	-
Inicio de etapa la etapa de preconstrucción	23 de septiembre de 2015	12 meses
Inicio de etapa de construcción	23 de septiembre de 2016*	48 meses
Otrosí 1	14 de Octubre de 2015	-
Otrosí 2	25 de febrero de 2016	-
Otrosí 3	11 de agosto de 2016	-
Otrosí 4	21 de marzo de 2017	-
Inicio de etapa de operación* *	23 de septiembre de 2020	240 meses
Fecha de Terminación Estimada***	22 de septiembre de 2040	-

• Se alarga el inicio de la etapa de preconstrucción hasta el 23 de julio de 2017, de acuerdo al otrosí 4.

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

***Estimación de acuerdo al VPIP.

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 011 de 2015.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Popayán – Santander de Quilichao se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Nuevo Cauca SAS

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	CASS Constructores y Cía SCA	35,00%
	Carlos Alberto Solarte Solarte	35,00%
	Hidalgo E Hidalgo S.A. Sucursal Colombia	25,00%
	Hidalgo E Hidalgo Colombia SAS	5,00%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica de Supervisión, agosto de 2017.

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	
Nombre de la Interventoría	Unión Temporal 4G
Representante Legal	Mayron Vergel Armenta
Valor Inicial del Contrato	\$ 31.547.708.000
Plazo	84 meses
Suscripción del contrato	21 de septiembre de 2015
Fecha Acta de Inicio del Contrato	23 de septiembre de 2015
Fecha de terminación del Contrato	23 de septiembre de 2023

Fuente: Información tomada del Contrato 450 de 2015.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A.S	60%
INCGROUP S.A.S	40%
TOTAL	100%

Fuente: Información tomada del Contrato 450 de 2015.

Es importante señalar que la actual interventoría lleva una ejecución del 28,57% 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 1 de septiembre de 2017, allegado mediante correo electrónico el 1 de septiembre de 2017. En reunión de comité de seguimiento del 5 de septiembre del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto y a la interventoría.

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

Entrevistas: Se asistió a comité de seguimiento del proyecto el día 05 de septiembre en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto. Posteriormente se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto el día 08 de septiembre referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 14 y 15 de septiembre en la ciudad de Popayán, Cauca, 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 14 de septiembre 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 Jefe de la Oficina de Control Interno de la entidad y ofrecida al personal de Interventoría, la cual se constituyó en una capacitación para la interventoría.

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 al corredor vial, verificando el estado de la infraestructura entregada para la operación del proyecto, además de las obras complementarias como áreas de servicio que tiene disponible el concesionario. Se verifica el estado general de la vía, además de las labores de mantenimiento rutinario que se vienen realizando a lo largo del corredor.

Plan de mejoramiento interno: Debido a que esta es la primera visita de auditoría por parte de la OCI al proyecto, no hay planes de mejoramiento previstos; asimismo tampoco tiene hallazgos provenientes de la CGR por lo cual este proyecto no presenta planes al respecto.



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 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 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.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 011 de 2015, otrosí y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 450 de 2015, otrosí y demás documentos contractuales)
- Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- Apéndices del contrato de Interventoría.
- Últimos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

No se evidencian hallazgos para el proyecto Popayán – Santander de Quilichao generados por la Contraloría General de la República, ya que este proyecto no ha sido auditado por la CGR.

Se consultó ORFEO²; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

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

² Sistema de gestión documental Interno - ANI



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
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20174090123592 del 06 de febrero de 2017; derecho de petición 20-10-2016 Santander de Quilichao. Se dio respuesta el 13 de febrero de 2017, con oficio 20171000040651. - Oficio 20174090282272 del 16 de marzo de 2017; derecho de petición. Se dio respuesta el 24 de marzo de 2017, con oficio 20173040089951. - Oficio 20174090282282 del 16 de marzo de 2017; derecho de petición. Se dio respuesta el 24 de marzo de 2017, con oficio 20173040089951. 	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20174090305462 del 23 de marzo de 2017 copia-solicitud de información - Santander de Quilichao. Se dio respuesta el 30 de marzo de 2017, con oficio 20173040096661. - Oficio 20174090388552 del 12 de abril de 2017 concesión Popayán - Santander de Quilichao inspección al proyecto 20 y 21 de abril de 2017. Informativo. - Oficio 20174090457632 del 03 de mayo de 2017 concesión Popayán Santander de Quilichao, observaciones inspección al proyecto 20 y 21 abril 2017 vigilancia primer trimestre 2017. Se dio respuesta el 30 de mayo de 2017, con oficio 20173040163331. - Oficio 20174090457652 del 03 de mayo de 2017 (472) rn750650572co 20177100353681 copia- CVN 47 Popayán Santander de Quilichao-observaciones inspección al proyecto 20 y 21 de abril 2017-vigilancia primer trimestre de 2017. Se dio respuesta el 30 de mayo de 2017, con oficio 20173040163331. - Oficio 20174090652802 del 21 de junio de 2017 proyecto construcción autopista doble calzada Popayán - Santander de Quilichao en un trayecto de 76km. Se dio respuesta el 30 de junio de 2017, con oficio 20176030203631. - Oficio 20174090870192 del 16 de agosto de 2017 concesión Popayán-Santander de Quilichao vigilancia segundo trimestre 2017 solicitud información. Se dio respuesta el 23 de agosto de 2017, con oficio 20173040270201. 	Respuestas generadas en tiempo.
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	- Oficio 20174090167602 del 16 de febrero de 2017; derecho de petición. Se dio respuesta el 23 de febrero de 2017, con oficio	Respuesta generada en

[Handwritten mark]



	20171000054121. - Oficio 20174090303292 del 23 de marzo de 2017; recaudo proveniente de la nueva concesión posible excedente generado por la actual concesión desarrollo vial del Cauca y Cauca. Se dio respuesta el 31 de marzo de 2017, con oficio 20171000098241. - Oficio 20174090913882 del 28 de agosto de 2017 derecho de petición adquisición predio de Luis Felipe Barajas construcción doble calzada Popayán Santander de Quilichao. Se dio respuesta el 4 de septiembre de 2017, con oficio 20176040286701	tiempo.
DEFENSORIA DEL PUEBLO	- Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

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

Debido a que no se encuentran - No Conformidades - relacionadas en los informes de auditoría anteriores al presente, originadas desde 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 documental, Popayán	14/09/2017	8:30 a.m.
Presentación "Proyecto Incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado" Dr. Diego Orlando Bustos, Jefe Oficina de Control Interno ANI	14/09/2017	9:15 a.m.
Auditoría especial financiera, aplicación de la MED Financiera	14/09/2017	2:00 p.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica	14/09/2017	2:00 p.m.
Aplicación de la MED; ambiental, social, predial, jurídica	15/09/2017	7:30 a.m.
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	15/09/2017	12:00 m
Recorrido al proyecto (se definirán los sitios puntuales a visitar, inicio de etapa de construcción)	15/09/2017	1:00 p.m.
Cierre de Auditoría de recorrido	15/09/2017	5:00 p.m

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Unión Temporal 4G en la ciudad de Popayán; 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 enero del año 2017 a la fecha.

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

- Avances en el proceso de consultas previas identificadas en la etapa de preconstrucción y tiempos de protocolización.
- Licenciamiento ambiental del proyecto, dificultades y avances evidenciados.
- Incumplimientos contractuales del concesionario que impiden el avance de varias actividades inherentes a la ejecución del proyecto.

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, Popayán – Santander de Quilichao, corresponde a la segunda ola de concesiones del programa 4G, está conformado por 4 unidades funcionales y cuenta actualmente con una estación de peaje en operación (operada por la concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca); el corredor abarca una longitud concesionada de aproximadamente 77 kilómetros comprendidos entre la ciudad de Popayán y el municipio de Santander de Quilichao, todo en el departamento del Cauca.

El proyecto consiste en la rehabilitación y mejoramiento de la vía existente y la construcción de la segunda calzada entre Popayán y Santander de Quilichao, el alcance del proyecto es construir la segunda calzada, cumpliendo con características geométricas y técnicas para velocidad de diseño de 80 km/h (para el proyecto será la calzada izquierda); y realizar la rehabilitación y mejoramiento de la calzada existente (para el proyecto calzada derecha), para cumplir con características geométricas y técnicas para velocidades de diseño entre 60 km/h a 80 km/h.

El proyecto está localizado en el centro y norte del departamento del Cauca. El origen del tramo se sitúa al norte de la población de Popayán (P.R. 0+000), a la altura del intercambiador existente con la variante de Popayán. Posteriormente pasa por las poblaciones de Río Blanco, El Cairo, Piendamó, Tunía, Pescador y Mondomo. En el P.R. 70+200 se inicia la variante de Santander de Quilichao, esta variante concluye al norte de la población con un intercambiador con la ruta Santander de Quilichao- Cali (P.R. 77+000) en donde finaliza la concesión a la altura de este intercambiador.

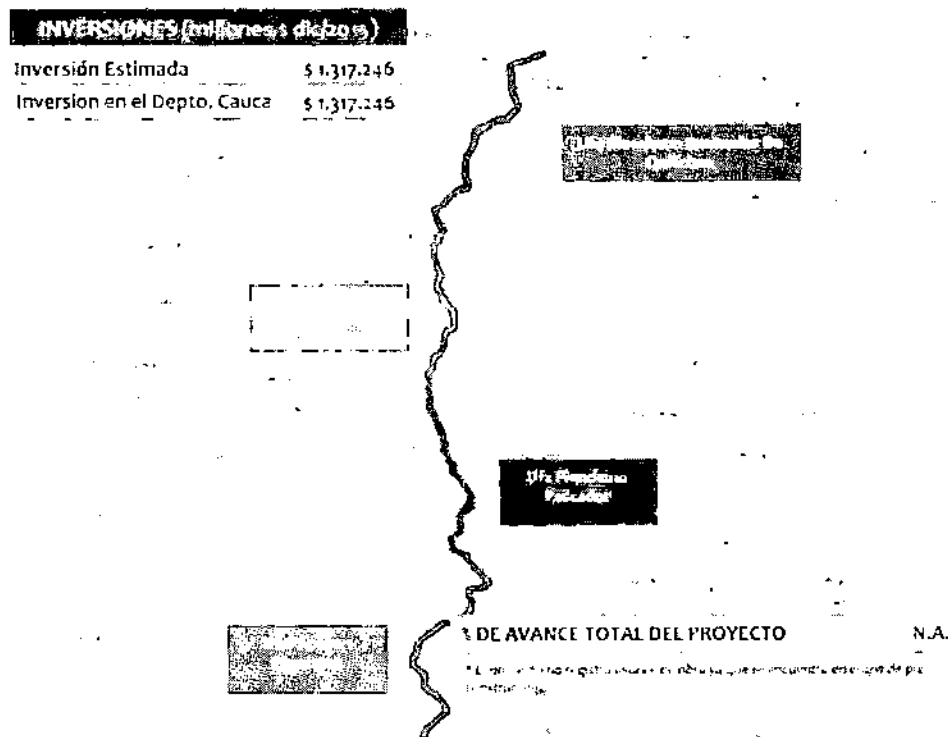
A continuación se precisa en una tabla la totalidad de tramos e intervenciones a realizar.

Tabla 8. Descripción de tramos del proyecto

UF	Sector	Longitud (Km)	Intervenciones a Realizar
UF 1	Popayán- Piendamó	19,08	Rehabilitación y mejoramiento de la vía existente y construcción de la segunda calzada.
UF 2	Piendamó - Pescador	21,82	Rehabilitación y mejoramiento de la vía existente y construcción de la segunda calzada.
UF3	Pescador - Mondomo	15,50	Rehabilitación y mejoramiento de la vía existente y construcción de la segunda calzada.
UF4	Mondomo – Santander de Quilichao	19,43	Rehabilitación y mejoramiento de la vía existente y construcción de la segunda calzada.

Fuente: Apéndice Técnico 1, Contrato de Concesión 011 de 2015.

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto





Fuente: Presentación ficha de proyectos ANI, Vicepresidencia de Planeación, Septiembre de 2017.

Actualmente el proyecto tiene ubicado en cercanías del municipio de Tunia, PR30+480, un peaje bidireccional, el cual está a cargo y es operado por la Concesión Malla Vial Valle del Cauca y Cauca hasta el 31 de diciembre de 2021. El concesionario Nuevo Cauca construirá nuevas estaciones de

peaje y estas serán ubicadas conforme a los sitios definidos en los diseños de detalle donde la estación de peaje Piendamó, ubicada aproximadamente en el K17+200, y la estación de peaje Mondomo, ubicada aproximadamente en el K60+700.

De igual manera se llevará a cabo la construcción de 4 variantes por los pasos urbanos, rodeándolo total o parcialmente en los municipios Santa Rita, longitud de 3.6km, Piendamó, longitud de 4,9km, Pescador, longitud de 1,9km y Mondomo, longitud de 2,8km. Asimismo, los pares viales en los municipios de Tunía en una longitud de 2,6 km, Quinamayó en una longitud de 2,5 km y en el Tajo en una longitud de 1,4 km. Se tienen proyectadas 5 intersecciones en los municipios de Piendamó (al sur de la variante y al norte de la variante), en Pescador y en Santander de Quilichao (intersección al sur del municipio y una glorieta en la variante).



Es importante resaltar que en marzo de 2017 se suscribió el otrosí 4, éste precisa cambios en el tiempo estimado de inicio de la fase de construcción, aumentando los tiempos de pre-construcción de 12 a 22 meses, con inicio previsto en el mes de julio; adicionalmente se plantean cambios en virtud de la ampliación de plazos para fondeos de la subcuenta predios, compensaciones ambientales y redes, con motivo de la ampliación de la fase de pre-construcción. Esto no configura un aumento de la etapa preoperativa (pre-construcción y construcción) sino por el contrario un ajuste de aumento de pre-construcción y disminución de tiempo de construcción en el proyecto.

Foto 1. Vallas del proyecto, inicio UF1	Foto 2. Inicio del proyecto, sentido Popayán – Santander de Quilichao
	
Información del proyecto con el monto total y los actores que intervienen en el mismo	Punto cero de inicio de la concesión, estado de la vía en buenas condiciones.

El principal cambio generado en este otrosí es el definido como la extensión de la fase de pre-construcción debido al no cumplimiento de varias de las actividades precedentes para inicio de la fase construcción; siendo que el proyecto ha tenido dificultades en cuanto al licenciamiento ambiental por motivo de la necesidad de llevar a cabo consultas previas en el proyecto que no estaban contempladas y que su adecuado trámite ha constituido tiempos adicionales; sin embargo, adicional a estas situaciones también se han generado incumplimientos de actividades precedentes para el inicio de la fase constructiva del proyecto.

El proyecto viene adelantando labores de operación y mantenimiento a la infraestructura entregada a lo largo de todo el corredor; se han realizado intervenciones puntuales respecto al

estado de pavimento del corredor y también intervenciones que mejoran la demarcación y estado de la señalización vertical.

Foto 3. Mantenimiento rutinario	Foto 4. Operación y mantenimiento del corredor
	
Actividades de mantenimiento rutinario, rocería.	Operación actual del corredor

El proyecto atraviesa una difícil situación respecto a 7 incumplimientos reportados por la interventoría que derivan en que el proyecto no avance de la manera esperada, el no inicio de la fase constructiva genera un retraso en el cronograma inicial del proyecto y reduce las holguras de los tiempos estipulados para cada una de las unidades funcionales; actualmente no se tiene una fecha precisa en la cual se dé inicio a la fase constructiva ya que siguen pendientes actividades precedentes para su inicio, que sólo se solventaran finiquitando la entrega y no objeción de estas por parte de la interventoría.

7.3 Temas abordados de manera específica:

7.3.1 Avances en el proceso de consultas previas identificadas en la etapa de preconstrucción y tiempos de protocolización

El proceso de consultas previas en el proyecto Popayán – Santander de Quilichao; ha venido siendo una de las mayores dificultades que mantiene el proyecto para el avance que se tenía previsto; la situación enmarca diferentes actuaciones, tanto de la entidad como del concesionario, que se reflejan a lo largo del presente capítulo.

El proyecto, en su proceso de selección, aporta como insumo la certificación No. 856 del 17 de julio de 2013 del Ministerio del Interior en la cual se menciona la no existencia de comunidades en el área de intervención del corredor, mas no en el área de influencia; por lo cual, se advierte que si bien en esta área de intervención no se certifican comunidades, entendiendo la zona que enmarca el proyecto como lo es el departamento del Cauca, como medida de precaución el concesionario debía ahondar las averiguaciones respectivas en el marco de una obra que comprende la construcción de la segunda calzada entre Popayán y Santander de Quilichao ya que abarca una mayor área de influencia.

Si bien, la certificación No. 856 del 17 de julio de 2013 del Ministerio del Interior respondió de manera concreta a la solicitud que hizo la ANI en ese año como parte del proceso de estructuración del proyecto sobre la presencia o no de comunidades étnicas en un área del proyecto (corredor de

intervención), definida ésta como la contenida a lo largo de 74 kilómetros de la vía y con un ancho equivalente a la distancia entre las líneas de chaflanes de las dos calzadas. La certificación señala de manera clara la presencia de comunidades étnicas a 350 metros de dicha área y advirtió que *"Si el ejecutor del proyecto, obra o actividad llegare a identificar afectaciones directas a una o más comunidades étnicas, antes, durante o después de la ejecución del proyecto, obra o actividad, deberá informar de inmediato a la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior y solicitar que ésta inicie el proceso de consulta."* Esto precisa que desde ese momento se daba una advertencia sobre la posibilidad de que un proyecto como éste irrumpiera en el área de influencia próxima a comunidades lo cual el concesionario adjudicatario debería haber considerado desde un principio.

De manera errónea el concesionario debió suponer que con esta certificación podría llevar a cabo el proceso de licenciamiento ambiental para el proyecto, debido a que no estaba contenida el área de influencia del proyecto que sólo el concesionario puede definir en el marco del alcance de las obras a realizar, en este caso la segunda calzada y las zonas que abarcan las intervenciones que generará el diseño definitivo del proyecto.

Una vez presentada la documentación para la obtención del licenciamiento ambiental, acertadamente la autoridad ambiental solicitó a la concesión definir el verdadero espectro de consulta para el proyecto, donde el Ministerio del Interior mediante Certificación 795 del 10 de agosto de 2016 confirmó la presencia de comunidades étnicas en el área de influencia; esto genera una situación que debe ser afrontada por el concesionario en el marco del desarrollo de la ejecución del contrato de concesión que tiene a su cargo.

En virtud de lo anterior, no se encausó adecuadamente el proyecto desde la perspectiva de verificación y trámites requeridos para el licenciamiento ambiental, que enmarca las labores de delimitación, afectación e injerencia de posibles comunidades que puedan verse afectadas por el proyecto en la zona de influencia; por lo tanto, se ha generado una dilatación del avance del proyecto, ya que la consulta con las comunidades es un insumo definitivo en el licenciamiento ambiental de las diferentes unidades funcionales.

En la actualidad se tiene un avance en la protocolización de las comunidades de la UF1 y UF2, además de los acuerdos con las comunidades de la UF4; en la única unidad funcional que no hay comunidades étnicas es en la UF3, teniendo esta una ventaja la cual derivó en el licenciamiento ambiental de la misma.

Las rutas metodológicas establecidas con cada una de las comunidades encontradas debe ser coherente con los tiempos planteados para suscribir la protocolización adecuada y el atender los tiempos que se puedan derivar de este proceso, siendo este un insumo del licenciamiento ambiental puede ser riesgoso; si bien es viable manejar de manera paralela ambos trámites debe tenerse en cuenta que si el proceso de consultas toma tiempos adicionales terminará incidiendo en los tramites de licenciamiento.

Debido a que se cuenta con una unidad funcional que no requiere consultas previas y que ya tiene licenciamiento ambiental, este proceso no debería convertirse en un dilatador del inicio de la etapa constructiva del proyecto, ya que los tramites de licenciamiento de las unidades funcionales 1, 2 y 4 pueden ir en paralelo, optimizando los tiempos que se tienen para el proyecto actualmente.

En este momento no se cuenta con la protocolización de las consultas previas de las 4 comunidades étnicas; los tiempos estimados por el concesionario y definidos en el otrosí 4, en el cual se tenía previsto obtener la protocolización de los acuerdos en julio de 2017 no se cumplió, porque los cronogramas de consultas no surtieron los avances esperados y plasmados en el documento contractual, actualmente se precisa por parte de la interventoría y supervisión que hasta octubre y noviembre de 2017 podrán ser culminados.

A juicio de la oficina de control interno, se detectan falencias importantes desde la identificación de comunidades, debido a que la zona del proyecto es conocida como una de las regiones con mayor presencia de comunidades étnicas en el país y teniendo bajo consideración este particular era definitivo que el concesionario llevara a cabo una identificación en el marco del área de influencia que pretendía abarcar para el proyecto, no finalizando la fase de preconstrucción sino desde la adjudicación misma en septiembre del 2015 ya que era una definición que afectaba varias actividades precedentes de la preconstrucción; además, esta situación impacta de manera directa el licenciamiento ambiental en el proyecto, siendo una intervención de construcción que incluye la ampliación a segunda calzada, las consultas a comunidades como insumo de los licenciamientos se constituyen en una actividad fundamental para el proyecto en esta primera etapa planeativa.

De acuerdo a lo previsto en el contrato de concesión sección 4.4 de la parte general, *"...en los casos que aplique para el inicio de las intervenciones de las unidades funcionales que deben acometerse al inicio de la Fase de Construcción, haber logrado acuerdos definitivos y protocolizados por el Ministerio del Interior..."* en virtud de lo anterior es de responsabilidad del concesionario llevar a cabo las protocolización de las consultas con las comunidades en los casos que aplique, sin embargo, lo que acá se denota es una actuación tardía del concesionario para identificar las comunidades que hacen parte de la zona de influencia del proyecto, una presunción de no presencia de comunidades a partir de una certificación que no abarcaba la zona real de influencia que él mismo concesionario debía señalar y un incumplimiento del cronograma de protocolización estipulado en el otrosí 4 para sacar adelante las consultas previas necesarias para cada una de las unidades funcionales.

Lo anteriormente señalado da cuenta de reiteradas situaciones que podían ser abarcadas por el concesionario en tiempos acordes a la fase de preconstrucción; la suma de estas situaciones han derivado en una extensión del plazo de preconstrucción que en la actualidad ha superado lo establecido contractualmente y que aún no es clara su finalización como insumo al licenciamiento ambiental, para lo cual a juicio de esta oficina faltó diligencia por parte del concesionario y apremio de la supervisión e interventoría para conminar estas situaciones que hoy aquejan al proyecto y que



prevén aún mayores tiempos para concluir satisfactoriamente el cronograma de consultas con las comunidades ya identificadas.

7.3.2 Licenciamiento ambiental del proyecto, dificultades y avances evidenciados.

El proyecto de concesión Popayán – Santander de Quilichao por su alcance contractual requiere contar con los permisos y licencias que ameriten la construcción de la segunda calzada a lo largo de 77 km del corredor vial.

De acuerdo al alcance del proyecto, la estrategia de licenciamiento ambiental la define cada concesionario a su cuenta y riesgo, en este caso particular se determinó promoviendo la obtención de cuatro licencias ambientales en igual número de unidades funcionales, para lo cual se presentaron los respectivos EIAs a la autoridad ambiental en junio de 2016; que dentro de los plazos que estimaba la fase pre constructiva ya era el mes nueve de los doce que prevé la preconstrucción lo cual se considera muy ajustado en el tiempo para la obtención de los licenciamientos respectivos.

La autoridad ambiental no evaluó dichos EIAs debido a que fueron presentados con la certificación No. 856 de 2013 expedida por el Ministerio del Interior en donde se precisa la No presencia de comunidades étnicas pero que ésta no abarca la totalidad del área de influencia del proyecto; lo cual requirió que el concesionario presentara una solicitud ante el Ministerio del Interior basada en el polígono de área de influencia para los EIAs presentados; el Ministerio en el mes de agosto de 2016 expide la certificación con resolución No. 795 del 10 de agosto de 2016 donde establece que a partir de estas nuevas áreas definidas por la concesión si hay presencia de comunidades.

Siendo el mes de agosto de 2016, mes número once de los doce previstos para la etapa de preconstrucción donde se deben llevar a cabo las actividades precedentes para el inicio de la fase de construcción, claramente el concesionario no tuvo las condiciones para cumplir con las actividades mínimas que le permitieran dar inicio a la fase de constructiva hasta tanto no se definiera cual sería su nueva estrategia de licenciamiento y cuánto tiempo demás le demandarían los licenciamientos ambientales que requiere, lo cual derivó en una situación que sobrepasaría los tiempos estimados del cronograma del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

Luego de estas situaciones que evidenciaron el no cumplimiento de las actividades precedentes para el inicio de la fase de construcción, el concesionario optó por un nuevo esquema de obtención de los licenciamientos y/o permisos acudiendo al lineamiento definido en la circular 20164090000284 del 21 de septiembre de 2016 generada por la ANI acerca de "lineamientos institucionales para la solicitud de certificación de presencia de comunidades étnicas de proyectos viales", es importante resaltar que este lineamiento solo podrá aplicarse siempre y cuando la ANLA considere que la construcción de segundas calzadas pueda entenderse como actividades de mejoramiento.

Del lineamiento anteriormente señalado, el cual era una opción para que el concesionario revise si es aplicable o no a su proyecto, ya que finalmente es él quien debe llevar a cabo las actividades



necesarias para conseguir las licencias o permisos ambientales tal como lo precisa el contrato de concesión 011 de 2015, en su apéndice técnico 6 (Gestión Ambiental), capítulo 2, literal 6 y en el contrato parte general, numeral 8.1; se deriva la nueva estrategia del concesionario que está condicionada al pronunciamiento del ANLA, lo cual era un riesgo alto en virtud del alcance particular del proyecto el cual es construcción de segunda calzada del corredor vial, además de que ya habían transcurrido los 12 meses que estimaba la fase de preconstrucción y no se tenían avances reales respecto al licenciamiento.

En septiembre de 2016, el concesionario realizó la consulta respectiva a la ANLA acerca del concepto de mejoramiento de las 4 unidades funcionales para tramitar, mediante suscripción de PAGA's el licenciamiento; sin embargo, la ANLA entre noviembre y diciembre de 2016 emitió su concepto donde sólo permitió de estas solicitudes conceder permiso a través de PAGA a un tramo de la UF4, requiriendo para las restantes unidades funcionales trámites de licenciamiento ambiental y por lo tanto tener que adelantar las consultas de las comunidades pertinentes; siendo así el proyecto a diciembre de 2016 y tras llevar 15 meses desde su acta de inicio solamente tenía viabilidad ambiental para un tramo de la UF4; lo cual generaría una alerta definitiva en virtud de los tiempos planteados en el proyecto y de la consecución de todas las actividades precedentes para su inicio no cumplidas a satisfacción.

Para cumplir con los trámites ambientales que requiere el proyecto el concesionario pretendió llevar a cabo licenciamientos ambientales para las unidades funcionales 1, 2, 3 y parte de la 4; situación en la cual se reinició el trámite de licenciamiento ambiental en el año 2017 y de manera paralela inició el trámite de consultas previas en cada una de las unidades funcionales que requiere dicho proceso. Nuevamente el concesionario toma un alto riesgo debido a que la protocolización de los acuerdos con las comunidades son un insumo necesario para el trámite de licenciamiento ambiental, de no darse en los mismos tiempos se puede llegar a archivar el trámite de licencia y generar una situación que dilata aún más los tiempos previstos, así lo establece la ANLA en su procedimiento e información evidenciada en diferentes documentos como lo citamos a continuación:

*"En consecuencia, si el proyecto obra o actividad se piensa llevar a cabo en un área con presencia de comunidades étnicas, el solicitante deberá adelantar el proceso de consulta previa, de manera tal que el EIA radicado ante la autoridad ambiental contemple dicho proceso. Es importante resaltar que conforme a la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el consentimiento de las comunidades para la suscripción de los acuerdos de la consulta previa, debe ser libre e informado."*³

Entendiendo esta precisión que define el ANLA para tramites de EIA con comunidades se dispuso por el concesionario una estrategia que en la actualidad generó que el trámite en la UF1 fuera archivado por no contener los procesos de consulta previa protocolizados y en el mismo sentido posiblemente para la UF2 y UF4 sucederá idéntica situación, según los cronogramas de avance de

³ Manual de Licencias Ambientales en Colombia, documento informativo realizado por Proexport y ANLA, 2013.

las protocolizaciones han requerido tiempos superiores y esperan terminarse en el cuarto trimestre del año 2017; el único licenciamiento ya obtenido ha sido el de la UF3 con respecto a la construcción de la segunda calzada. El archivo de los tramites de licenciamiento genera que se deban volver a presentar ante la autoridad ambiental cada uno de los EIAs lo cual tomaría en cada caso por lo menos 6 meses más una vez se radiquen por el concesionario y contengan la protocolización de las consultas previas de cada unidad funcional.

A juicio de la oficina de control interno, es necesario establecer los tiempos que se ha tomado el concesionario para todo el trámite de licenciamiento, las estrategias adoptadas, la debida diligencia y la adecuada gestión con miras de adelantar la consecución de las licencias ambientales del proyecto; la obligación está en cabeza del concesionario y la estrategia es planteada directamente por él, lo cual no omite su responsabilidad si esta estrategia fue inadecuada ya que desde la adjudicación del proyecto se tenían insumos con los cuales se podían advertir situaciones que a la postre se presentaron.

La debida diligencia durante estos 2 años en etapa de preconstrucción, constituyen tiempos superiores a los previstos, pero que en todo caso no han llevado a cabo con suficiencia cada uno de los componentes que den origen a conseguir los licenciamientos que requiere el proyecto, y a la postre obtener una de las actividades precedentes para el inicio de la fase de construcción que es lo que demanda el proyecto actualmente, generando un desplazamiento de cronogramas para el inicio de fase de construcción que ya completa 1 año y que puede seguir extendiéndose debido a las situaciones que anteriormente se señalan.

La estrategia adoptada por el concesionario y el trámite en forma paralela con el cual se lleva a cabo el licenciamiento evidencia riesgos que solo el concesionario debe asumir, donde la dilatación y extensión de los trámites dependen únicamente de su gestión; dadas estas circunstancias la entidad debe propender por el cumplimiento de los cronogramas y la activación de las medidas de apremio que prevé el contrato con el fin de dar cumplimiento al mismo, si bien mediante el otrosí 4 se amplió la fase de preconstrucción para contemplar estas circunstancias hasta julio de 2017, no fue suficiente tiempo debido a la estrategia adoptada la cual no dio los resultados esperados; la entidad no puede ni debe permitir que se siga dilatando el inicio del proyecto y tomar acciones que apremien el cumplimiento del mismo.

7.3.3 Incumplimientos contractuales del concesionario que impiden el avance de varias actividades inherentes a la ejecución del proyecto

La interventoría viene notificando a la entidad las diferentes situaciones que dan origen a incumplimientos por parte del concesionario, a la fecha de realización de esta auditoría se tienen 7 incumplimientos reportados por la interventoría de los cuales los casos a continuación relatados están basados en el marco del proceso sancionatorio que cada uno tiene, algunos están en fase de periodo de cura, otros en informes de inicio de proceso sancionatorio y otros ya vienen realizando las audiencias de descargos por las partes; a continuación se describen brevemente:

1. No se ha ajustado el Plan de Obras a las condiciones contractuales del proyecto, según los tiempos establecidos en el otrosí 4.
Estado: Se otorga plazo de cura en agosto de 2017, el cual no fue cumplido por parte del concesionario, a la fecha de hoy el concesionario no ha atendido las observaciones presentadas por la interventoría al Plan de Obras como al Plan de Adquisición Predial, por lo que el incumplimiento persiste, impidiendo de esta manera continuar con el inicio de la Fase de Construcción.
2. No se ha ajustado el Plan de Adquisición de Predial a las condiciones contractuales, ello para dar cumplimiento a la obligación contemplada en el Parágrafo 3 de la Cláusula I) del Otrosí No. 4 al contrato de concesión.
Estado: Se otorga plazo de cura en agosto de 2017, el cual no fue cumplido por parte del concesionario, a la fecha de hoy el Concesionario no ha atendido las observaciones presentadas por la Interventoría al Plan de Obras como al Plan de Adquisición Predial, por lo que el incumplimiento persiste, impidiendo de esta manera continuar con el inicio de la Fase de Construcción.
3. No se ha presentado del inventario y plan de Manejo y/o Traslado de Redes, contempladas en el literal e) del numeral 3.2.1 del Apéndice Técnico 5 del Contrato de Concesión.
Estado: Se adelantan audiencias en las cuales se está determinando la imposición de multa, la última audiencia se llevó a cabo el 18 de septiembre de 2017 para descargos del concesionario; a la fecha de hoy el Concesionario no ha presentado el Plan de Manejo y/o Traslado de Redes, por lo que el incumplimiento persiste, impidiendo de esta manera continuar con el inicio de la Fase de Construcción.
4. No se presentó el estudio de construcción del CCO, para dar cumplimiento a la obligación contemplada en el numeral 3.1 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.
Estado: Se otorga periodo de cura de 60 días a partir de 30 de mayo de 2017, se allegan los estudios y diseños y se encuentran en revisión por parte de la interventoría, por lo que el incumplimiento persiste hasta tanto no se precise si se subsana con esta presentación.
5. Falta de instalación de los Paneles Led en los términos y condiciones establecidos en el numeral 3.7 del Apéndice Técnico 1 y en el numeral 3.3.3.2.4 del Apéndice Técnico 2, ambos del Contrato de Concesión.
Estado: No cumplió plazo de cura otorgado en febrero de 2017, se rinde el informe dentro del marco del proceso de incumplimiento por parte de la interventoría en abril de 2017, a la fecha de hoy el Concesionario no ha instalado los Paneles Led, por lo que el incumplimiento persiste, impidiendo de esta manera continuar con el inicio de la Fase de Construcción.
6. No se ha realizado el ajuste de las Pólizas al Contrato de Concesión señaladas, principalmente, en el literal (a) de la Sección 12.8 de la Parte General del Contrato de Concesión; no ha activado la Sección II de la Póliza de Seguro de Obras Civiles No. 858, en lo

relativo a las Intervenciones que tienen carácter de actividades constructivas en la Fase de Preconstrucción.

Estado: Se inicia el proceso de incumplimiento con la generación del informe por parte de la interventoría en el mes de julio de 2017, ya que se agotó la instancia de plazo de cura para apremiar el cumplimiento del concesionario, a la fecha de hoy el Concesionario no ha activado la Sección II de la Póliza de Seguro de Obras Civiles, por lo que el incumplimiento persiste, impidiendo de esta manera continuar con el inicio de la Fase de Construcción.

7. Falta de diligencia en la gestión social, particularmente respecto a las consultas previas que debe desarrollar el concesionario, ya que era un evento plenamente identificado en el Contrato de Concesión y, además, fue advertido con anticipación por la Interventoría.

Estado: en febrero de 2017 el concesionario plantea un evento eximente de responsabilidad por cuenta de la materialización de un hecho sobreviniente asociado a la certificación de no presencia de comunidades expedida en el año 2013; la interventoría mantiene su posición de que no es una circunstancia extraordinaria, imprevista e imprevisible, por lo cual se adelantara el inicio de proceso sancionatorio con el periodo de cura correspondiente.

Estos incumplimientos reportados por la interventoría dan cuenta del por qué el proyecto en gran medida no ha podido avanzar como corresponde, la sumatoria de estos reiterados incumplimientos y el soporte de la trazabilidad de cada caso, nos permite analizar que la sumatoria de situaciones anteriormente reportadas se podrían llegar a convertir en una parálisis grave del contrato que propiciara un posible inicio de caducidad.

Actualmente el proyecto atraviesa el mes 24 desde su inicio en septiembre de 2015, y la etapa de preconstrucción prevista para 12 meses ya lleva 24, sin que aún se tenga la completitud de actividades precedentes para dar inicio a la fase de construcción del proyecto; varios de los requisitos necesarios para iniciar la construcción no se cumplen y se están generando tiempos adicionales para cumplirlos, como es el caso, de las consultas previas, los licenciamientos ambientales, plan de obras y plan de traslado de redes, volviéndose estos ruta crítica para el inicio de la siguiente fase, pero sin desvirtuar que los tiempos asociados a la fase de construcción inicialmente previstos en 48 meses vengán disminuyendo debido a la ampliación de la fase pre constructiva, se alerta por esta oficina que existe un alto riesgo derivado en que el tiempo para llevar a cabo las obras del alcance del proyecto sean menores a 36 meses tiempo que resultaría insuficiente para ejecutar las obras previstas para el proyecto.

Para la oficina de control interno, siempre será importante hacer valer el contrato de concesión y las obligaciones que este trae consigo, la responsabilidad del avance del proyecto tiene que ser visiblemente evidencia por la concesión y en caso contrario la entidad con el apoyo de la interventoría deben optar por las medidas de apremio, multa o sanción que permite el contrato para dar cumplimiento al mismo, de esta manera se evidencia un adecuado tratamiento por parte de la interventoría para alertar a la entidad sobre las diferentes situaciones que no han permitido avanzar correctamente en la ejecución del proyecto y que a la postre reflejan las dificultades que no ha podido superar el concesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, es deber de la entidad actuar diligentemente en los procesos sancionatorios referidos a los mencionados incumplimientos, la debida diligencia que debe llevar a cabo cada uno permite actuar de manera apremiante frente al concesionario, mas no ser una condición que dilate en tiempos para el cumplimiento del mismo; actualmente solamente el incumplimiento por plan de traslado de redes adelanta audiencias correspondientes al proceso de multa, los demás incumplimientos se encuentran aún a la espera de actuaciones desde la supervisión y defensa judicial de la entidad.

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 la interventoría que ha tenido en el proyecto, ya que esta es la segunda vez que es evaluado el proyecto aunque para la presente evaluación se evaluó en la etapa de construcción mientras en la primera instancia fue en etapa de preconstrucción, siendo que es la misma interventoría la que ha estado a cargo de la vigilancia y control del proyecto denota 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 Popayán – Santander de Quilichao

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Unión Temporal 4G para la actual auditoría, la cual evaluó siete (7) componentes y determinó una calificación de 71,73 sobre 100, resultado global, realizada el mes de septiembre de 2017.

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

⁴ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 14 y 15 de septiembre de 2017.



Tabla 9. 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 que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	31	60	45,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Malo	M	1	30	15,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	0	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría, del criterio evaluado.

Siendo esta la primera medición, se llevó a cabo el 14 y 15 de septiembre de 2017, presentando un comportamiento que se analizará más adelante de manera discriminada por componente resaltando los motivos que dieron lugar a esto.

Tabla 10. Resultados de calificación MED de septiembre de 2017

	Nombre proyecto concesión		Popayan - Santander de Quilichao			
	Nombre Interventoría proyecto		Unión Temporal 4G			
	No. contrato Interventoría		450 de 2015			
	Fecha de evaluación		14 y 15 de septiembre de 2017			
Calificación de desempeño de Interventoría CARRETERO						
Componente	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto	
01 Gestión Administrativa						72,44
02 Gestión Técnica						72,38
03 Gestión Financiera						71,66
04 Gestión Jurídica						70,00
05 Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	NA	NA	NA	NA
06 Gestión Ambiental						70,50
07 Gestión Social						70,50
08 Gestión Predial						75,83
Promedio General =				71,90		



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 EVCIF-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 14 y 15 de septiembre 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. *(para el presente informe no se abarcó este componente debido a que no se encuentran peajes ni pesajes en operación por parte de la concesión)*
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 septiembre de 2017, así:

8.3.1. Desempeño del componente administrativo.


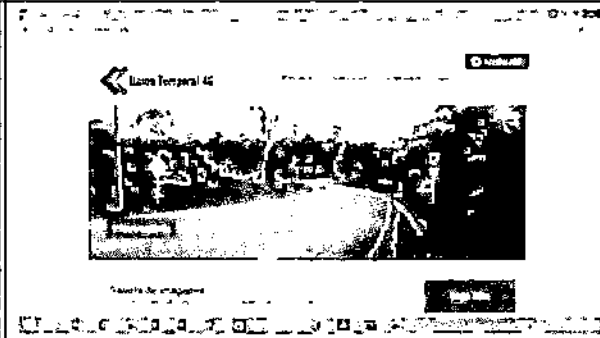
Calificación Obtenida: 72,50

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, evidencia una estructura organizacional conforme a lo definido contractualmente, que si bien en la actualidad se debería estar en fase constructiva, aún se conserva la organización dispuesta para la fase preconstrucción; sin embargo, se denota alta rotación de personal y cambios que actualmente se vienen generando, sin que esto constituya impedimentos para el cumplimiento de las diferentes funciones que prevé el contrato de interventoría. Las oficinas que se tienen en Popayán y Bogotá, cuentan con el equipo idóneo para el cumplimiento de las labores a realizar.

La interventoría cuenta con procesos y procedimientos que abarcan la labor de control y seguimiento de las diferentes labores del concesionario y precisan la vigilancia a cada componente del proyecto. De la misma manera se evidencia una adecuada gestión documental basada en un servidor compartido por todo el grupo de interventoría con carpetas por componentes y temáticas que resguardan la documentación más relevante del proyecto.

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 en el proyecto, 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.

Foto 5. Vehículo interventoría con distintivos ANI	Foto 6. Página web interventoría
	
Área de servicio, parador Ovejas Km49	Acorde contenido de página web de la interventoría.

En cuanto a la divulgación de la información sobre el proyecto se cuenta con una página de internet por parte de la interventoría que se ajusta a lo definido en el anexo 4 del contrato, y que brinda adicionalmente un contenido multimedia basado principalmente en videos del corredor que permiten evidenciar los avances que se viene teniendo en cada unidad funcional. El control a los

canales de comunicación del concesionario es idóneo basado en seguimientos periódicos a las noticias que se comunican a través de las diferentes redes sociales tales como la página web, el twitter, entre otras.

Se evidencia una importante cantidad de capacitaciones en temas inherentes al proyecto, así como las de riesgos laborales en virtud de la preparación para el inicio de la fase de construcción y de las actuaciones que se vienen generando en la fase de pre constructiva.

Matriz de control de obligaciones de la etapa de pre construcción, donde se controla y se mantiene la trazabilidad de los requisitos precedentes para el inicio de la etapa de construcción lo cual aporta de manera importante el avance y sustento de las no objeciones generadas por la interventoría

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Es necesario poder tener el equipo de interventoría completo, se evidencia alta rotación y ausencia de algunos profesionales por cambios recientes; si bien el contrato atraviesa una etapa de incertidumbres en cuanto a su inicio en fase constructiva se requiere mantener el personal completo por parte de la interventoría.
- Se debe repensar la manera en la que se presentan los informes de interventoría, donde se requiere mostrar de manera más precisa los cambios generados mes a mes, y no repetir la misma información periodo a periodo; de acuerdo a lo expresado por la misma interventoría la actualización del informe entre un mes y otro no supera el 15% del informe, lo cual nos lleva a pensar que se mantiene bastante información que no agrega valor mes a mes.
- Se recomienda implementar un formato de chequeo general a la página de internet de la concesión así como a sus redes sociales con el fin de establecer parámetros de actualización mensual.



8.3.2. Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 72,38

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de operación y mantenimiento para la fase de pre construcción, en donde la medición de indicadores de niveles de servicio del corredor e intervenciones de mantenimiento rutinario son las más sobresalientes.

Se evidencia un control particular a las actividades precedentes que debe cumplir el concesionario en la fase de pre construcción con las diferentes actuaciones para llevar a cabo los conceptos de objeción o no objeción de la interventoría; esto genera una trazabilidad particular en cada una de las obligaciones del concesionario que a pesar de que se demoró en remitir varios de los productos de pre construcción ya la mayoría de los mismos tienen el concepto de no objeción de la interventoría dadas las reiteradas observaciones que se generaron para su aceptación.

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 las actividades precedentes para el inicio de la fase de construcción, incidencia del tema predial, redes, social y ambiental.

Foto 7. Servicios de la vía	Foto 8. Bases de Operación
	
<p>Ambulancia y paneles LED asociados a los servicios del concesionario en el corredor.</p>	<p>Base de operación ubicada en el Km 49, sector Parador Ovejas.</p>



Se evidencia un seguimiento y preparación para el posible comienzo de la fase constructiva; la interventoría viene preparando listas de chequeo, metodologías de control de avance, diagnósticos de infraestructuras que requieren intervención prioritaria, y demás acciones que permitan dar inicio a la fase de construcción en la medida que el proyecto tenga luz verde para el acta de inicio con el cumplimiento de actividades precedentes.

Las advertencias generadas por la interventoría han generado múltiples ajustes a los entregables del concesionario, donde se evidencia una actuación activa en pro del cumplimiento de las obligaciones del concesionario en la fase actual del proyecto; sin embargo, a pesar de los esfuerzos desplegados para el cumplimiento de las actividades precedentes aún no se cuenta con los requisitos mínimos para arrancar el proyecto.

Se corroboran las acciones adelantadas por la interventoría para generar un seguimiento puntual al cumplimiento de los indicadores de niveles de servicio en la etapa preoperativa, la cual viene cumpliendo conforme lo dispone el contrato a pesar de que se encuentra con operación restringida en muchos trayectos debido a las intervenciones que se están realizando, sin que esto signifique una afectación grave al estado de la vía.

Se evidencia una señalización tanto horizontal como vertical que cumple con las exigencias que precisa el contrato para la etapa actual, se constata los cambios de señales y demarcaciones que se han propiciado por cumplimiento de indicadores de niveles de servicio además de los requerimientos de la interventoría con motivo de implementar medidas de seguridad vial, se sugiere a la interventoría que progresivamente se vaya implementando la señalización dispuesta

en el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte del año 2015, el cual preciso cambios respecto a la anterior versión.

Foto 9. Estado de la Vía – UF3	Foto 10. Señalización y demarcación vial
	
Cumplimiento de indicadores de nivel de servicio reportado por la interventoría.	Se requiere mejoras puntuales en la demarcación en algunos puntos del proyecto.

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 anualmente 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.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Respecto a la auditoría de seguridad vial y a los informes mensuales de interventoría se precisa un aumento de accidentalidad en el corredor, es necesario solicitar se intensifique los controles asociados a la seguridad vial del corredor concesionado, las campañas asociadas a este particular y las medidas que se adopten deben ser más eficaces.
- Se denotan algunos tramos del corredor vial con demarcación borrosa, los cuales deben ser tratados de manera urgente dadas las condiciones de alto tráfico que mantiene el corredor vial; para el tránsito nocturno se requieren de manera urgente mantener las condiciones adecuadas de reflectividad que precisa la demarcación a lo largo del corredor.
- Se requiere definir mediante mesas de trabajo con el concesionario como se llevará el control de avance del proyecto en las diferentes unidades de medida para unificar criterios en virtud de remitir una única información a la Entidad.
- Es necesario que se reporte como alerta temprana el estado de puentes del corredor, debido a que en varios de los puentes que no serán intervenidos la interventoría ha denotado falencias que pueden ser consideradas de alto riesgo para la operación del corredor.

8.3.3. Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 70,50

En relación al componente ambiental, se evidencia el seguimiento a los trámites de licenciamiento ambiental del proyecto, además de los permisos requeridos en virtud del PAGA de operación así como los que se requieren en las licencias ambientales aprobadas, en este caso únicamente la de la UF3 y el PAGA aprobado para la intervención de un sector de la UF4; el resto de licenciamientos aún están en trámite de obtención.

Para el PAGA de operación que actualmente tiene el corredor en etapa de preconstrucción, se evidencia un adecuado seguimiento del cumplimiento de los requisitos dispuestos por la autoridad ambiental, se evidencian los recorridos de verificación así como las reuniones que se llevan a cabo con los pares ambientales del concesionario para el seguimiento a las labores realizadas.

Las fichas de seguimiento ambiental con registros y seguimiento de cierre por parte del concesionario, seguimiento que permite mantener controlado el proyecto desde la parte ambiental por el impacto que se genera en mayor medida de las unidades funcionales que involucran obra nueva.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Apremiar de manera diligente al concesionario sobre la debida diligencia en virtud de la consecución de los licenciamientos ambientales además de clarificar que tipo de permiso será utilizado para las intervenciones en el corredor actual para las labores de rehabilitación y mejoramiento de la vía existente.
- Alertar a la entidad sobre los sucesos derivados de los trámites de licenciamiento ambiental que se vienen dando, ya que son situaciones que definen el posible inicio del proyecto para su fase de construcción.
- Hacer un seguimiento puntual sobre las compensaciones ambientales que deriven las licencias ambientales a fin de establecer los presupuestos requeridos para la compensación, en caso de incrementarse más de lo estipulado evaluar las alternativas para poder tener los recursos faltantes.

8.3.4. Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 75,83

El componente predial para la interventoría de este proyecto está ligado al seguimiento a la gestión predial por parte del concesionario en las diferentes unidades funcionales de obra nueva y de mejoramientos que implican adquisición.

Se evidencia un avance positivo respecto a las necesidades del proyecto, las intervenciones en el corredor a nivel predial precisan adquisiciones de alrededor de 1130 predios a lo largo del corredor vial a intervenir; esto ha generado un arduo trabajo de identificación y revisión de carpetas referidas a cada una de las unidades funcionales.

Siendo una cantidad tan grande de predios se evidencio una adecuada estrategia entre la interventoría y la concesión para poder avanzar en la revisión de las carpetas que se van generando de acuerdo a la tira predial definida por la concesión; la completitud y requisitos definidos permiten avanzar de manera más ágil en cada uno de los pasos que requiere la gestión predial.

La disponibilidad predial mínima del 40% para poder arrancar el proyecto ya se consiguió en 2 de las 4 unidades funcionales, lo cual amerita un trabajo coordinado con el concesionario para lograr este requerimiento mínimo en las unidades funcionales faltantes; sin embargo, se requiere de mayor celeridad para poder obtener esta disponibilidad sobre todo en la UF3 la cual es la que tiene mayores actividades precedentes cumplidas y sería la más viable para iniciar la fase de construcción.

Se mantiene un control gráfico predial muy bueno con la sabana predial identificando sobre la herramienta Google Earth todos los predios que están previstos para su adquisición y se van generando capas por colores de acuerdo al estado del predio. Esto permite identificar y llevar a cabo un análisis gráfico del estado predial del corredor que se va actualizando periódicamente para el proyecto, lo cual sobresale en la interventoría del proyecto.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Debe alertarse sobre el incremento que se viene evidenciando en los avalúos de los predios a lo largo del proyecto, esto en gran medida a lo dispendioso del avance del proyecto que ha generado expectativas que han precisado el incremento del valor de la tierra y de nuevas construcciones o mejoras en los predios definidos por donde se llevara a cabo la segunda calzada.
- Se recomienda hacer un monitoreo constante a la estimación del costo predial total del proyecto, ya que se necesita definir presupuestalmente si lo contemplado en el contrato de concesión alcanza a cubrir los costos asociados al tema predial o se activa el riesgo donde la entidad debe recurrir a recursos adicionales para atenderlo.
- Se recomienda verificar el cargue en la herramienta Olympus, ya que debido a la cantidad de predios del proyecto suele ser demorado el cargue de la información que se viene adelantando.

8.3.5. Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 70,50

Dentro del componente social se evidencia un acompañamiento general al concesionario en materia de monitoreo sobre gestiones realizadas por el mismo y el acompañamiento al cumplimiento del Plan de Gestión Social, se evidencia un seguimiento a los diferentes programas que tiene el concesionario y al cumplimiento del plan definido y aprobado.

Se viene adelantando por parte de la interventoría un seguimiento a los procesos de consultas previas que fueron identificados y se hacen necesarios en el proyecto; se viene haciendo un particular acompañamiento por parte de la interventoría desde el momento en que fueron identificadas las comunidades que requerían ser consultadas; sin embargo, se vienen presentando muchas dificultades para el cumplimiento de los cronogramas y compromisos con las comunidades lo cual sigue dilatando los procesos de protocolización.

El análisis de las encuestas de satisfacción del usuario y de evaluación de impacto del proyecto arrojó buenos resultados, sin embargo, la comunidad sigue preguntándose por el inicio de las obras que estaban previstas para iniciar el presente año y aun no se define este particular. Es necesario que la interventoría junto con el concesionario brinde una adecuada información a fin de esclarecer las dudas de la comunidad de las razones fundamentales por las cuales no ha iniciado el proyecto ya que esta zona del país suele generar protestas de gran impacto como la sucedida en el año 2016 que derivó en el cierre de la vía por 48 días con motivo del paro agrario.

Se evidencia acompañamiento de la interventoría a las diferentes socializaciones y reuniones que mantiene el concesionario con diferentes actores pertenecientes al proyecto, es necesario que la interventoría haga un seguimiento particular a las invasiones que mantiene el corredor vial, siendo una vía con alta incidencia de comercio a lo largo de los 77km del corredor, la identificación y resguardo de la franja de derecho de vía es competencia de la concesión y debe ser preservada con ayuda de los municipios y su acción policiva respectiva.

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 controlados los requerimientos en este particular.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Advertir a la entidad sobre las dificultades que se vienen teniendo para la protocolización de las consultas previas, definir los escenarios y tiempos que requiere el proyecto en virtud de esta circunstancia y cómo afectaría el cronograma general de ejecución.
- Apremiar al concesionario sobre el cumplimiento de cronograma y compromisos que se pacten con cada una de las comunidades que son objeto de las consultas previas, evidenciar las actuaciones que permitan protocolizar las consultas en los tiempos previstos en el otro sí 4.

8.3.6. Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 71,65

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, de igual manera se

evidencian los análisis que se identifican de la situación financiera del concesionario así como del fideicomiso con miras al cumplimiento que debe prevalecer en la etapa de preconstrucción que se encuentra el proyecto.

La interventoría hace un seguimiento adecuado al fondeo de cada una de las subcuentas del proyecto precisando los montos y fechas estipuladas para su fondeo, así como los aportes equity requeridos en el proyecto;

Se requiere evidenciar cuales controles realiza la interventoría a las revisiones de la estructura financiera de la concesión, su endeudamiento e indicadores financieros asociados al comportamiento evidenciado hasta el momento, lo cual pueda advertir a la entidad la capacidad que mantiene el concesionario en el proyecto.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Es necesario que la interventoría solicite al concesionario las gestiones adelantadas para la obtención del desembolso del cierre financiero ya certificado y avalado por la Entidad.
- Se requiere que la interventoría lleve a cabo análisis financieros de los estados financieros del concesionario ya que no precisa los mismos, solamente realiza análisis a los estados financieros del Fideicomiso, por lo tanto los comportamientos varían y pueden derivarse conclusiones valiosas para la Entidad.
- Se requiere que la interventoría haga un monitoreo al TPD con miras a verificar si las proyecciones del tráfico estimado desde la estructuración del proyecto coincide con lo definido actualmente y se puede tener un control de VPIP actual que genera el proyecto, sabiendo que aún no se está abordando el recaudo de peajes pero si puede estimarse una proyección de comportamiento ya sea de aumento o disminución de tráfico.
- Es necesario determinar si la postergación en el inicio de la fase constructiva repercute en desplazamiento de la inversión del concesionario para ser evaluado y tenido en cuenta como impacto financiero del proyecto.

8.3.7. Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 70,00

Se evidencia un adecuado control y seguimiento a todas las obligaciones del contrato de concesión, por medio de una matriz de obligaciones contractuales para la etapa de preconstrucción, generando una trazabilidad de las actuaciones de la interventoría para el seguimiento realizado en cada una de las áreas del proyecto.

El apoyo generado en el otrosí 4, permitió llevar a cabo junto con la ANI y concesionario la suscripción de este documento contractual en marzo de 2017, precisando una posible solución a la

actualidad que vive el proyecto, sin embargo, una vez cumplida la fecha donde se debía iniciar la fase constructiva no ha avanzado el proyecto como se tenía planeado.

Se viene dejando la trazabilidad de cada uno de los incumplimientos que han sido detectados por la Interventoría, si bien son conminatorios en gran medida, actualmente se precisan 7 incumplimientos que avanzan en su etapa de inicio de proceso sancionatorio y otros en audiencias para determinar la incidencia del incumplimiento generado; se evidencia una adecuada actuación de la interventoría para alertar a la entidad del apremio que requiere el concesionario para que cumpla con lo pactado contractualmente.

Es necesario hacer un seguimiento particular a las contingencias del proyecto sobre todo en la alerta generada por la insuficiencia de los recursos para cubrir los costos de traslado de redes del proyecto, sobrecostos prediales y las compensaciones ambientales derivadas de los licenciamientos ambientales que surjan, buscando las soluciones para contrarrestar estas situaciones.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Se debe mejorar la presentación del capítulo jurídico del informe mensual de la interventoría, ya que no se evidencia la actualidad de los procesos de incumplimiento, su trazabilidad y acontecimientos en el mes, tampoco se evidencia los plazos de cura interpuestos al concesionario así como su avance o conminación al respecto, es necesario complementar de manera más robusta el capítulo jurídico del informe para que se presente la información acontecida y la que tiene trazabilidad e impacta en el proyecto.
- Acompañar activamente a la ANI en los procesos sancionatorios identificados y que precisan complementación, pruebas y análisis pertinentes en cada una de las audiencias o actualizaciones de informes, conceptos o documentos para el particular.
- No se evidencia una matriz de riesgos de la interventoría que precise los riesgos que son vulnerables por parte de esta, esta matriz permite mantener un autocontrol de la misma con miras a evitar situaciones que se salgan de control y que sean de responsabilidad de la interventoría.

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, transmitiéndose las conclusiones mediante correo electrónico de fecha 27 de septiembre de 2017, que hasta el momento de la emisión de este informe no ha sido contestado circunstancias que hacen imperativo el cumplimiento del plan de auditoría con la expedición de este informe. En consecuencia, 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 se cuenta con la totalidad de personal de la interventoría para la fase de preconstrucción; se evidencia la ausencia de varios de los profesionales como lo son: profesional de aseguramiento de calidad, residente de redes, profesional área socio-ambiental y residente geólogo. Esto va en contravía de lo establecido en la tabla 3. "Personal Mínimo Obligatorio y Cargas de Trabajo" del Anexo 4. Plan de Cargas del contrato de interventoría:

"En todo momento durante la vigencia del Contrato, el Interventor será responsable de contar con el equipo de profesionales y los recursos físicos adecuados y suficientes y de realizar efectivamente los procesos y actividades necesarias que le permitan realizar un control y seguimiento integral del cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario..."

2. El contenido jurídico del informe mensual y ejecutivo de interventoría carece de análisis amplio y completo respecto a la situación actual del proyecto; no se evidencia un contenido conforme a la situación que viene aconteciendo respecto de los incumplimientos del concesionario, los plazos de cura y las gestiones realizadas en estos particulares además de las actuaciones que ha desarrollado la interventoría para con la entidad. Esto va en contravía de lo establecido en el numeral 5.4.1 Informes del Anexo 4. Plan de Cargas del contrato de interventoría:

"...La parte general del informe contendrá... (vii) los problemas presentados y las soluciones planteadas; (viii) las actividades y gestiones de la interventoría; (ix) la relación de temas pendientes y las causas de su no definición; y, (xi) Las conclusiones y recomendaciones de la interventoría..."

9.1.2 Para la supervisión

1. No se evidencian las actuaciones concernientes para que el proyecto precise una fecha de inicio de la fase constructiva; una vez vencida la fecha definida para la preconstrucción en el otrosí 4 que definía el inicio para la etapa constructiva el 23 de julio, actualmente no se tiene certeza sobre el nuevo cronograma planteado para el proyecto.
2. A partir de los incumplimientos manifestados por la interventoría sobre las actuaciones del concesionario, no se evidencian acciones diligentes por parte de la entidad con miras a prosperar los procesos sancionatorios por dichos incumplimientos, siendo que los mismos han sido advertidos con varios meses de antelación.



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 recomienda montar la ficha técnica del proyecto en formato PDF en la página web para que sea de fácil consulta, así como ir actualizando conforme va avanzando el proyecto; ya que su uso es práctico y de consulta precisa.
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.
3. 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.
4. Se debe repensar la manera en la que se presentan los informes de interventoría, donde se requiere mostrar de manera más precisa los cambios generados mes a mes, y no repetir la misma información periodo a periodo; de acuerdo a lo expresado por la misma interventoría la actualización del informe entre un mes y otro no supera el 15% del informe, lo cual nos lleva a pensar que se mantiene bastante información que no agrega valor mes a mes.
5. Se recomienda implementar un formato de chequeo general a la página de internet de la concesión así como a sus redes sociales con el fin de establecer parámetros de actualización mensual.
6. Respecto a la auditoría de seguridad vial y a los informes mensuales de interventoría se precisa un aumento de accidentalidad en el corredor, es necesario solicitar se intensifique los controles asociados a la seguridad vial del corredor concesionado, las campañas asociadas a este particular y las medidas que se adopten deben ser más eficaces.
7. Se denotan algunos tramos del corredor vial con demarcación borrosa, los cuales deben ser tratados de manera urgente dadas las condiciones de alto tráfico que mantiene el corredor vial; para el tránsito nocturno se requieren de manera urgente mantener las condiciones adecuadas de reflectividad que precisa la demarcación a lo largo del corredor.
8. Se requiere definir mediante mesas de trabajo con el concesionario como se llevará el control de avance del proyecto en las diferentes unidades de medida para unificar criterios en virtud de remitir una única información a la Entidad.
9. Es necesario que se reporte como alerta temprana el estado de puentes del corredor, debido a que en varios de los puentes que no serán intervenidos la interventoría ha denotado fallencias que pueden ser consideradas de alto riesgo para la operación del corredor.
10. Apremiar de manera diligente al concesionario sobre la debida diligencia en virtud de la consecución de los licenciamientos ambientales además de clarificar que tipo de permiso será utilizado para las intervenciones en el corredor actual para las labores de rehabilitación y mejoramiento de la vía existente.



11. Debe alertarse sobre el incremento que se viene evidenciando en los avalúos de los predios a lo largo del proyecto, esto en gran medida a lo dispendioso del avance del proyecto que ha generado expectativas que han precisado el incremento del valor de la tierra y de nuevas construcciones o mejoras en los predios definidos por donde se llevara a cabo la segunda calzada.
12. Se recomienda hacer un monitoreo constante a la estimación del costo predial total del proyecto, ya que se necesita definir presupuestalmente si lo contemplado en el contrato de concesión alcanza a cubrir los costos asociados al tema predial o se activa el riesgo donde la entidad debe recurrir a recursos adicionales para atenderlo.
13. Se recomienda verificar el cargue en la herramienta Olympus, ya que debido a la cantidad de predios del proyecto suele ser demorado el cargue de la información que se viene adelantando.
14. Advertir a la entidad sobre las dificultades que se vienen teniendo para la protocolización de las consultas previas, definir los escenarios y tiempos que requiere el proyecto en virtud de esta circunstancia y cómo afectaría el cronograma general de ejecución.
15. Apremiar al concesionario sobre el cumplimiento de cronograma y compromisos que se pacten con cada una de las comunidades que son objeto de las consultas previas, evidenciar las actuaciones que permitan protocolizar las consultas en los tiempos previstos en el otrosí 4.
16. Es necesario que la interventoría solicite al concesionario las gestiones adelantadas para la obtención del desembolso del cierre financiero ya certificado y avalado por la Entidad.
17. Se requiere que la interventoría lleve a cabo análisis de los estados financieros del concesionario ya que no precisa los mismos, solamente realiza análisis a los estados financieros del Fideicomiso, por lo tanto los comportamientos varían y pueden derivarse conclusiones valiosas para la Entidad.
18. Se requiere que la interventoría haga un monitoreo al TPD con miras a verificar si las proyecciones del tráfico estimado desde la estructuración del proyecto coincide con lo definido actualmente y se puede tener un control de VPIP actual que genera el proyecto, sabiendo que aún no se está abordando el recaudo de peajes pero si puede estimarse una proyección de comportamiento ya sea de aumento o disminución de tráfico.
19. Es necesario determinar si la postergación en el inicio de la fase constructiva repercute en desplazamiento de la inversión del concesionario para ser evaluado y tenido en cuenta como impacto financiero del proyecto.
20. Se debe mejorar la presentación del capítulo jurídico del informe mensual de la interventoría, ya que no se evidencia la actualidad de los procesos de incumplimiento, su trazabilidad y acontecimientos en el mes, tampoco se evidencia los plazos de cura interpuestos al concesionario así como su avance o conminación al respecto, es necesario complementar de manera más robusta el capítulo jurídico del informe para que se presente la información acontecida y la que tiene trazabilidad e impacta en el proyecto.
21. Acompañar activamente a la ANI en los procesos sancionatorios identificados y que precisan complementación, pruebas y análisis pertinentes en cada una de las audiencias o actualizaciones de informes, conceptos o documentos para el particular.
22. No se evidencia una matriz de riesgos de la interventoría que precise los riesgos que son vulnerables por parte de esta, esta matriz permite mantener un autocontrol de la misma



con miras a evitar situaciones que se salgan de control y que sean de responsabilidad de la interventoría.

9.2.2 Para la Supervisión

1. Verificar con la dependencia de planeación cuales son las contingencias requeridas por activación de los riesgos de traslado de redes, adquisición predial y compensaciones ambientales y para el proyecto con el fin de evaluar con la interventoría dichos recursos contingentes a disponer en el momento que sean requeridos, ya que actualmente advierten posible sobrepaso de lo estipulado.
2. Definir las estrategias que han de desarrollarse para llevar a cabo el inicio de la fase de construcción del proyecto ya que se sobrepasa los tiempos acordados en el otrosí 4.
3. Adelantar activamente los procesos sancionatorios y las multas correspondientes por los incumplimientos generados por el concesionario contra el proyecto a fin de que apremie su cumplimiento e inicio de la fase constructiva.
4. Generar acercamientos con la ANLA para evitar el archivo del trámite de licenciamiento ambiental de la UF1 por cuenta de la solicitud de suspensión del trámite solicitada por el concesionario; asimismo evitar que la misma situación prospere para la UF2 y UF4.
5. Conminar al concesionario para que cumpla con los cronogramas y compromisos que viene adelantando en virtud de la protocolización de las consultas previas que adelanta en las UF1, UF2 y UF4, los cuales son determinantes para el licenciamiento ambiental.
6. Evaluar una posible caducidad por cuenta de los incumplimientos reiterados que actualmente tienen paralizado el proyecto y que no permiten en el corto plazo avanzar en la ejecución del cronograma estimado inicialmente.

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 componente.
2. Se mantiene un control gráfico predial muy bueno con la sabana predial, se identifica sobre la herramienta Google Earth todos los predios que están previstos para su adquisición y se van generando capas por colores de acuerdo al estado del predio.
3. Se evidencia un seguimiento y preparación para el posible comienzo de la fase constructiva; la interventoría viene preparando listas de chequeo, metodologías de control de avance, diagnósticos de infraestructuras que requieren intervención prioritaria, y demás acciones que permitan dar inicio a la fase de construcción.
4. Se evidencia una adecuada advertencia a los riesgos del proyecto donde mensualmente se generan alertas para que la ANI tenga en cuenta la activación que se va generando con recomendaciones a seguir.



5. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de septiembre de 2017 de 71,90 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.

