



Agencia Nacional de
Infraestructura

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-006579-3
Fecha: 05/06/2015 15:38:13->102
FUN: GERMAN CORDOBA ORDON-600
Anexos: Informe (20 folios)



Bogotá D.C.

PARA: Dr. GERMÁN CÓRDOBA ORDOÑEZ
Vicepresidente Ejecutivo


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

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Ruta Caribe (PEI 36)

Apreciado Doctor Córdoba:


Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación al seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Ruta Caribe (PEI 36) realizada los días 19 y 20 de mayo de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexo: Informe (20 folios)

CC. Javier Humberto Fernández Vargas – Gerente Funcional de Proyectos
Andrés Renaldo Silva Villegas – Experto 6 VEJ

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno. 
Nro Borrador: 2015 1020011180
GA0F-F-010

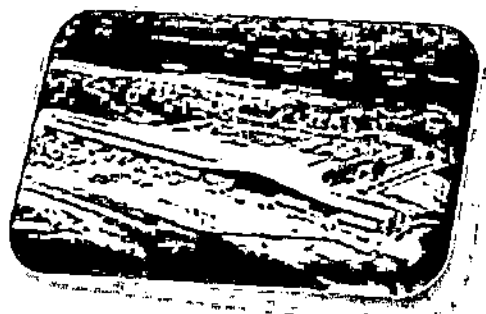
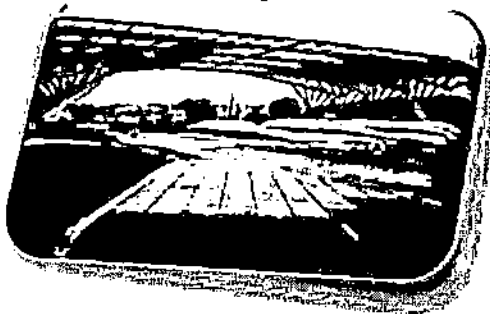
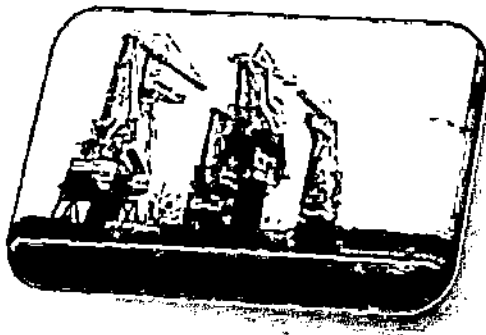
ANI

Agencia Nacional de
Infraestructura

PROSPERIDAD
PARA TODOS

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta Caribe (PEI 36)

2015



CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
2. ALCANCE	6
2.1. Componentes Analizados.....	6
2.2. Información de Contratos	6
3. METODOLOGÍA	7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	11
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	11
6.2 Descripción del proyecto a auditar	12
6.3 Temas abordados de manera específica:.....	15
6.4 Consideraciones principales de la auditoría.....	20
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	20
6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor	21
6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos.....	21
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	27
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	30
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	31
7.1.2 Desempeño del componente técnico	33
7.1.3 Desempeño del componente Ambiental	36
7.1.4 Desempeño del componente predial.....	36
7.1.5 Desempeño del componente social.....	37
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	37
8.1 Para la Interventoría	38
8.2 Para el Supervisor	39

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados	6
Tabla 2 – Plazos estimados	7
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora	7
Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	7
Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República.....	10
Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 7. Temas programados de auditoría.....	11
Tabla 8 – Descripción de tramos.....	13
Tabla 9 – Relación de Observaciones y su avance.....	19
Tabla 10. Resultados de calificación MED de mayo de 2013.....	25
Tabla 11. Resultados de calificación MED de marzo de 2014.....	26
Tabla 12. Resultados de calificación MED de mayo de 2015.....	26

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa del Proyecto.....	.14
Ilustración 2. Ponderación calificación índice de estado por tramo20

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI), la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 5 de mayo de 2015 solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 20151020093241 del 6 de mayo; por otro lado; mediante correo del 7 de mayo de 2015 y oficio No. 20151020097471 del 12 de mayo de 2015 se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría.

1. OBJETIVOS

Con fundamento en el plan de acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año y en el marco de la evolución de la Interventoría desde su inicio (adjudicada por la ANI en el mes de Abril de 2012), se programó para el mes de Mayo de 2015 la verificación y seguimiento de las obligaciones de dicha Interventoría y de la supervisión del proyecto carretero Ruta Caribe, localizado en los departamentos de Bolívar y Atlántico.

Para ello, se presenta el actual informe generado por la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, en virtud de la auditoría en el sitio del proyecto carretero mencionado realizada los días 19 y 20 de mayo de 2015, por parte del profesional técnico de la Oficina de Control Interno designado para tal fin, Ingeniero Iván Mauricio Mejía Alarcón. La documentación suministrada por el supervisor del contrato perteneciente a la Vicepresidencia Ejecutiva, así como otra información que fue investigada y alistada por parte del auditor, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio Epsilon Vial es valioso en la presente auditoría, en vista de que ya se le había practicado auditoría en dos oportunidades, en mayo de 2013 y en marzo de 2014, lo cual permite analizar una trazabilidad en los diferentes aspectos que se evalúan para determinar patrones de eventual mejoramiento. La aplicación de la metodología de evaluación mediante la Matriz de Evaluación del Desempeño MED, y de la cual se mostrarán sus resultados en el desarrollo del presente documento, determinan el comportamiento que ha tenido el contrato, su interventoría y supervisión en los últimos años.

Igualmente se realizó verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República. De igual manera, la revisión y avance del Plan de Mejoramiento por Procesos que deriva de las observaciones de las auditorías anteriores al proyecto.

2. ALCANCE

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

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretera, se resaltan las etapas de CONSTRUCCIÓN – OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO que viene realizando el Consorcio Autopistas del Sol, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 008 de 2007; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, predial, social, aforo-recaudo y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por tercera ocasión a esta misma interventoría, lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con objeto de las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores. El resultado y análisis se presentará en el ítem 7 y 8, que se relaciona en este informe.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de las atenciones de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión social, gestión ambiental, financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del proyecto de concesión Ruta Caribe.	No. 008 de 2007	Autopistas del Sol S.A.
Interventor	Interventoría integral del contrato de concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, sociopredial, administrativa, de seguros, operativa, y de mantenimiento del contrato 008 de 2007.	No. 069 de 2012	Consorcio Epsilon Vial
Supervisor	Nombramiento provisional – Resolución 417 de febrero 28 de 2014.		Ing. Andrés Silva

Tabla 2 – Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	INICIAL
Iniciación etapa de diseño	22 de febrero de 2008
Iniciación etapa construcción	23 de febrero de 2009
Adicional 1	10 de julio de 2009
Adicional 2	29 de marzo de 2010
Iniciación etapa operación	22 de febrero de 2013
Fecha de reversión	El contrato de concesión finaliza en fecha estimada Agosto de 2028

Nota: Fechas estimadas en los documentos contractuales mas no de cumplimiento en la ejecución del contrato.

Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consortio Epsilon Vial
Representante Legal	Edgar Urrea
Valor inicial del Contrato	\$ 9.789.974.280,00
Tiempo	60 meses
Fecha de Inicio del Contrato	15-06-2012

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

COMPOSICION CONSORCIO	
Proyectos de Interventoría Ltda.	30%
Grusamar Ingeniería y Consulting	35%
Inypsa	35%
TOTAL	100%

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin.

Se resalta en éste punto la información allegada y que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; en esta oportunidad la auditoría se centró en una verificación documental y corroborada con un recorrido físico a la obra; las obras que se vienen ejecutando son totalmente necesarias para dar terminación al proyecto bajo los alcances adicionales enmarcados en los documentos contractuales adicional 1 y adicional 2. Estas son verificadas en la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos previstos para el proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 05 de mayo de 2015 y posteriormente en memorando interno No. 20151020093241 del 6 de mayo. La información relacionada y revisada es:

- Ficha técnica del proyecto.
- Contrato de concesión.
- Apéndice técnico del contrato de concesión.
- Contrato de la interventoría con todos sus anexos.
- Acta de inicio de interventoría.
- Últimos dos informes de supervisión. (Actas de comité técnico mensual)
- Personal y perfiles de interventoría, aprobación por parte de la ANI.
- Último informe de interventoría.
- Informe ejecutivo del proyecto Ruta Caribe – Mayo de 2015
- Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.

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

Entrevistas: Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría PGA y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, en los tramos del alcance básico y alcance de los adicionales 1 y 2, verificando los peajes que se tienen para la concesión; igualmente se dio apoyo con material fotográfico y fílmico aportado por la interventoría

Plan de mejoramiento interno: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría asociadas a la interventoría, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances que haya implementado el interventor Consorcio Epsilon Vial al momento de esta nueva auditoría realizada en mayo de 2015.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe, tanto para la interventoría como para la supervisión del proyecto.

3.2 Información relacionada y verificada

Solicitud de Información: Mediante correo electrónico del 5 de mayo de 2015 y memorando interno No. 20151020093241 del 6 de mayo generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia Ejecutiva y al supervisor del proyecto a auditar.

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a solicitar evidencias documentales durante la reunión *in situ* de auditoría a medida que se abordaba cada tema, es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registro fotográfico, registro filmico, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.²
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 008 de 2007, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 069 de 2012)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Ruta Caribe generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban a la fecha de la auditoría aún vigentes.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que se deben re-estructurar las metas y fechas para acoplar el plan de mejoramiento asociado a cada uno de estos, en tanto que las metas allí dispuestas están obsoletas e incompletas porque no contienen todo el alcance que, hoy por hoy, se puede desarrollar para atacar la causalidad que dio origen a los mismos; es prioritario entonces, que se reajusten las acciones y las metas propuestas.

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

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

Revisados los informes de la Contraloría General de la República y la matriz vigente del plan de mejoramiento institucional, se concluye que las acciones de mejoramiento que se encuentran en curso, cuentan con unidades de medida con corte máximo a 30 de junio de 2015.

Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	8*	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	52.5%

*Nota: Se cuenta con 2 hallazgos en los cuales se evidencia cumplimiento de 0% de unidades de medida, en los cuales se requiere abordar estrategias inmediatas para llevarlos a cierre y se plantea plan de choque para los restantes 6 hallazgos conforme a lo estipulado por la Vicepresidencia de la República para junio de 2015.

Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Solicitud de acompañamiento a visita al proyecto en el mes de febrero de 2015.	Información suministrada
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Producto de la evaluación de la MED efectuada en mayo de 2013 y marzo de 2014 cuenta con 36 observaciones, las cuales serán verificadas en el ítem 6.6 del presente informe.	En ejecución

³ Sistema de gestión documental Interno - ANI

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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

Se estableció el jueves 7 de mayo una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 19 y 20 de mayo.

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

Tabla 7. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	19/05/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen de la interventoría	19/05/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	19/05/2015	09:00 a.m.
MED gestión técnica	19/05/2015	10:00 a.m.
MED gestión financiero	19/05/2015	11:00 a.m.
MED gestión jurídica	19/05/2015	12:00 m
MED gestión predial	19/05/2015	2:00 p.m.
MED gestión aforos y recaudo	19/05/2015	3:00 p.m.
MED gestión ambiental	19/05/2015	4:00 p.m.
MED gestión social	19/05/2015	5:00 p.m.
Reunión de cierre (documental)	19/05/2015	6:00 p.m.
Visita al Corredor Cartagena – Cruz del Viso y Cartagena – Barranquilla	20/05/2015	7:00 a.m.
Conclusiones de cierre (general)	20/05/2015	5:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio Epsilon Vial en la ciudad de Bogotá; se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido de marzo y abril 2015.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la interventoría. En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto de concesión, las dificultades más representativas que se presentan en la actualidad y los avances generados en el último año a fin del cumplimiento de metas establecido. Adicionalmente, se precisó la importancia del proyecto de incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

- Estado de cumplimiento de metas físicas del año 2014 y avance al año 2015.
- Avance constructivo variante Sabanagrande –Palmar de Varela.
- Inconvenientes prediales en el tramo Turbaco – Arjona
- Incidencia de las recomendaciones de la Auditoría de Seguridad Vial emitida por la Interventoría en el mes de marzo de 2015.
- Incidencia de terceros en la culminación del proyecto.
- Análisis detallado del índice de estado presentado en el mes de Diciembre de 2014, debido a las calificaciones obtenidas las cuales no corroboran lo establecido contractualmente.
- Gestión predial en general, sobre adquisición, titularización y pendientes.

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

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

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

6.2 Descripción del proyecto a auditar

En lo referente a la descripción del proyecto es relevante indicar que la vía concesionada consta hoy en día de un corredor con tramos en doble calzada y calzada bidireccional con continuidad interrumpida principalmente en 4 puntos: en el paso por el municipio de Turbaco; en el paso por el municipio de Arjona, en el departamento de Bolívar; la variante Sabanagrande – Palmar de Varela, la cual es obra nueva completamente en construcción y en el paso por el municipio de Galapa, en el departamento del Atlántico. El proyecto tiene como punto de partida el municipio de Cartagena, uniéndolo con varios municipios del sur de Bolívar hasta el municipio de Cruz del Viso y hacia el

norte, desde Cartagena hasta la ciudad de Barranquilla por la vía de la Cordialidad, incluyendo una variante por los municipios de Sabanalarga-Palmar de Varela-Sabanagrande.

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

Tabla 8 – Descripción de tramos

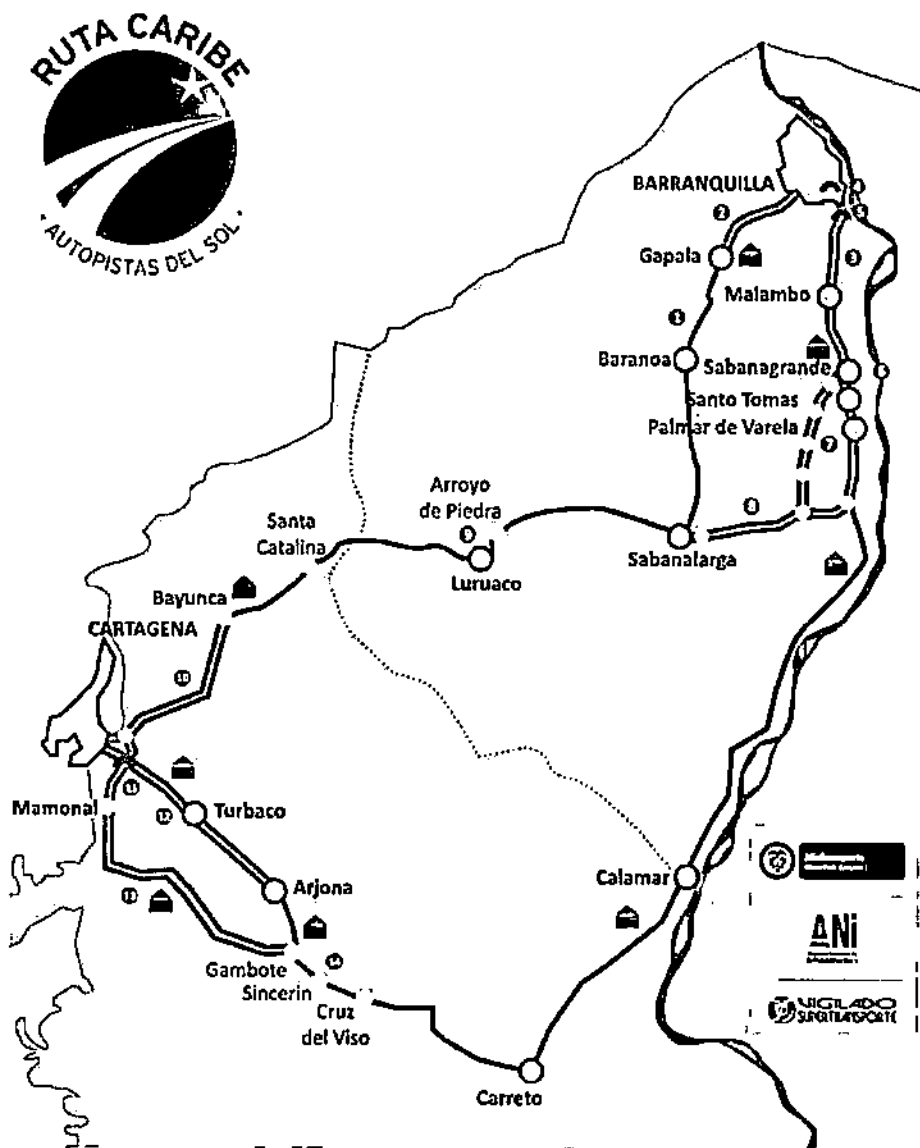
Trayecto	Contrato	Avance %	Intervención	Tramo	Longitud			
					Contractual	Campo		
1	Alcance Básico	98.35%*	Segunda Calzada	Cartagena – Turbaco - Arjona	25	24.32		
2			Segunda Calzada	Canal Calicanto – Cartagena - Bayunca	18	17.4		
3			Segunda Calzada	Palmar de Varela - Sabanagrande	10	6.145		
4			Doble Calzada	Sabanalarga – Palmar de Varela (Calzada Derecha)	26	19.18		
4			Doble Calzada	Sabanalarga – Palmar de Varela (Calzada Izquierda)	26	19.18		
1			Rehabilitación	Cartagena – Turbaco – Arjona	25	24.32		
2			Rehabilitación	Canal Calicanto – Cartagena – Bayunca	18	17.40		
3			Rehabilitación	Palmar de Varela – Sabanagrande – Malambo	16	17.00		
5			Rehabilitación	Bayunca – Sabanalarga	64	64.70		
6			Rehabilitación	Arjona – El Viso	19	18.00		
7			Rehabilitación	Malambo - Barranquilla	14	19.60		
8			Adicional 1	93.61%*	Segunda Calzada	Barranquilla – Cruce Vía Caracol Malambo	15	13.57
7					Rehabilitación	Orejas Puente Simón Bolívar		2.00
	Rehabilitación	Barranquilla - Sabanalarga			42	37.00		
	Adicional 2	64.58%*	Segunda Calzada	Gambote Variante Mamonal	32.9			
			Segunda Calzada	Variante Cartagena	9.6			
			Rehabilitación	Gambote – Variante Mamonal	30.8	30.8		
			Rehabilitación	Variante Cartagena	9	9		
		85.02%*						

*Avance a 30 de abril de 2015.

Fuente: Informe Ejecutivo. Consorcio Epsilon Vial, mayo de 2015.

Ilustración 1. Mapa del Proyecto

CONCESIÓN VIAL RUTA CARIBE
 Contrato 008 de 2007
 Alcance Geográfico



Fuente: Página Web Interventoría. Consorcio Epsilon Vial
<http://www.interventoriarutaacaribe.com/>

El alcance físico del contrato comprende 288,62 Km. de concesión, de los cuales 160,74 km son de construcción en doble calzada y 243,9 km de rehabilitación.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Cumplimiento de metas físicas 2014 y 2015

Los temas que llamaron la atención para la auditoría se basaron en los rendimientos que viene teniendo el proyecto, producto de diferentes acontecimientos que han suscitado la intervención de la entidad y el mismo gobierno nacional debido a atrasos que tuvo el proyecto en años anteriores; esto cambió drásticamente debido a la puesta en marcha de un estricto control que se viene evidenciando por la interventoría y la supervisión del proyecto.

Podemos anotar que las metas propuestas para el año 2014 por parte de la concesión y la interventoría en la ejecución, tanto del alcance básico, como de los adicionales 1 y 2, se cumplieron a cabalidad, evidenciando un avance de 23.2km ejecutados de los 23km planteados como meta; partiendo de este hecho, se hace notar un adecuado control y seguimiento al concesionario sabiendo que tuvo un paso por interventorías del grupo Nule que incidió en un precario control durante el inicio del proyecto; posteriormente, mientras se combatía ese lamentable suceso, dio a lugar la adjudicación de la nueva interventoría integral para controlar el proyecto desde el año 2012.

AL cumplir las metas de 2014, se propuso entre concesionario e interventoría lograr una ejecución de 25km para el año 2015, basados en 2 premisas, tener vía libre de ejecución en los tramos a intervenir, es decir, sin inconvenientes prediales o ambientales, y en segundo lugar, contar con los recursos y liquidez suficiente para ejecutar estos retos enmarcados para el presente año.

De esta manera, cobra relevancia el manejo que se le está dando al proyecto para cumplir 4 hitos; estos se dan a conocer a continuación y su estado a abril de 2015:

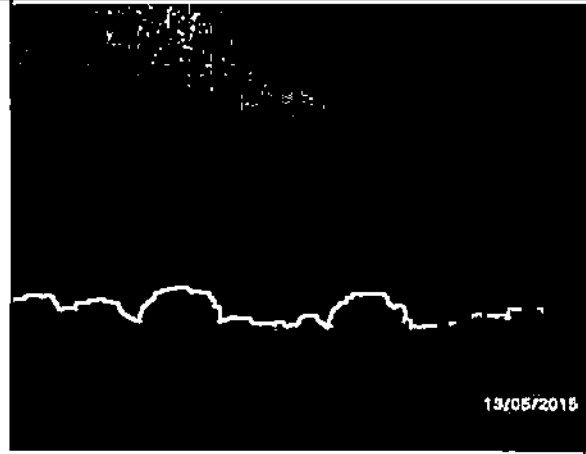
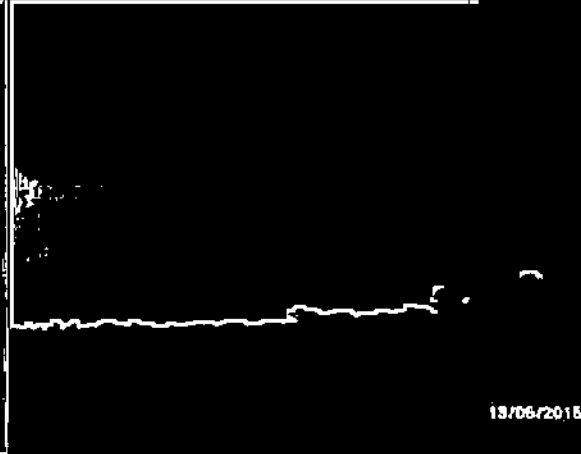
- Variante Cartagena, terminada al 100% y dada al servicio de la comunidad el pasado mes de abril.
- El otro trayecto es Gambote variante Mamonal, cuyo avance a fecha de la realización de este informe va en un 70.83%.
- El trayecto Cartagena – Turbaco – Arjona, cuyo avance es del 8.89% donde se tienen inconvenientes de tipo predial por ocupación de vendedores ambulantes que ya fue solucionado, en donde se dispondrá de avances más notorios en lo que resta del año.
- Por último, el trayecto Sabanagrande – Palmar de Varela, el cual es el punto de mayor ejecución actualmente donde se viene desarrollando vía nueva; este presenta un avance del 3.38%.

Vale la pena aclarar que el porcentaje es asociado a vía con carpeta asfáltica instalada, lo cual en actividades de gran peso como lo son excavaciones, colocación de base, subbase y construcción de estructuras hidráulicas no es medido en este porcentaje, generando que en el segundo semestre se dará un avance drástico de estos indicadores, una vez se haya colocado carpetas asfáltica, quedarán pendientes temas de señalización para concluir la vía.

6.3.2 Trayectos de mayor ejecución 2015

El avance constructivo en la variante Sabanagrande –Palmar de Varela, es el sitio donde mayor actividad se tiene en el proyecto el cual precisa una intervención de 10.02km. Este tramo es vía nueva donde los predios ya fueron liberados, quedando únicamente 3 predios por liberar, en donde 2 de estos están en proceso de expropiación.

En este trayecto que se tenía por entregar en julio de 2016, se hizo reprogramación para entregarse en diciembre de 2015; en visita realizada por esta auditoría se evidencian falencias por parte del concesionario debido a escasos frentes de obra en un tramo liberado de más de 10km; esto indica que las metas pueden estar tendientes a no ejecutarse de la manera planteada; sin embargo, se espera un repunte de los indicadores de ejecución una vez se empiecen a asfaltar varios tramos que ya tienen conformación de estructura de pavimento y obras de arte (estructuras hidráulicas).

Foto 1. Avance en trayecto Sabanagrande – Palmar de Varela	Foto 2. Avance en trayecto Sabanagrande – Palmar de Varela
	
<p>Conformación de la estructura de la vía, compactación.</p>	<p>Colocación de asfalto y compactación.</p>



6.3.3 Gestión predial en general

En el tramo Turbaco – Arjona, departamento de Bolívar, tiene bastante incidencia la gestión predial por los pasos urbanos que afectará el proyecto; si bien la gestión predial y adquisición de los mismos está en un alto porcentaje garantizada, siguen existiendo dificultades de algunos predios por no haberlos podido desalojar con mayor vehemencia. La informalidad de la zona genera ciertos enfrentamientos con la comunidad para la adquisición de predios puntuales y desalojo de algunos otros. Se vienen demoliendo los predios que se van comprando generando

una aparente zona abandonada, pero es debido a que se estima no tener problemas con invasores en estas áreas.

En el municipio de Galapa, Atlántico, se encuentra la situación más difícil en cuanto a un tema predial y social por cuenta de varias familias que alegan cambio de trazado porque el proyecto les viene afectando las casas con fisuramientos evidentes. Esto está en verificación dado que las casas siempre han estado al lado del corredor vial y los trabajos de construcción están del otro costado; por tal motivo, no hay tal afectación, el tráfico que tiene la vía bidireccional en este momento puede estar afectando esta agrupación de casas.

Esta es la complejidad más marcada para avanzar por predios en el proyecto, se vienen desarrollando mesas de trabajo con la comunidad y una posterior evaluación y verificación técnica a detalle para determinar el origen de los daños, y que se pueda continuar con la obra que está parada.



Foto 3. Paso urbano por Turbaco, Bolívar	Foto 4. Paso urbano por Galapa, Atlántico
	
Predios adquiridos y en demolición en el paso urbano por el municipio de Turbaco.	Predios al margen izquierdo afectados por obras del margen derecho. Tutelas.

El proyecto precisa la adquisición de 899 predios; de estos, ya se liberaron 809, lo cual da un avance muy significativo, manejado en conjunto ANI y Concesionario; muy pocos predios están en expropiación o con problemas de adquisición. Siendo este un porcentaje muy bajo, se espera seguir con la gestión predial que se ha manejado ya que la adquisición viene dándose de adecuada manera.

Sobra señalar que la Ley de Infraestructura (ley 1682 de 2013) aceleró los tiempos de la gestión predial, motivo por el cual, salvo el tema presupuestal, debería ser muy expedito el trámite señalado anteriormente, sin embargo se viene evidenciando que en los predios donde se debe dar expropiación los tiempos no han sido tan ágiles por cuenta de los juzgados asignados para cada trámite, en esto se recalca la insistencia y gestión de la interventoría y concesionario por agilizar este tipo de inconvenientes.

6.3.4 Auditorías de seguridad vial

Se evidencia una alta accidentalidad en las zonas aledañas al proyecto, si bien se vienen ejecutando varios puentes peatonales a lo largo del corredor vial, la comunidad no los utiliza y pasa la vía sin mayor cuidado, lo que ha ocasionado un alto grado de accidentalidad; de la misma manera, las motos y mototaxis-híbridos en pasos urbanos, generan un alto grado de imprudencia que ha derivado en que sean zonas de gran peligro las inmediaciones de los corregimientos en todo el proyecto.



Foto 5. Posibilidad de accidentalidad por animales en la vía.	Foto 6. Imprudencia en tramos bidireccionales.
	
Paso de animales en la vía, quedando en el nuevo separador.	Mototaxismo-híbridos, paso urbano Santo Tomas

Los planteamientos dados en las auditorías de seguridad vial deben ser de importante seguimiento por parte de la interventoría, a fin de corregir a corto, mediano y largo plazo; en este caso, inciden de gran manera las estrategias de cultura vial a las que se pueda acoger la concesionaria como servicio de buena operación de la vía.

La comparación de falencias encontradas entre uno y otro informe serán las que dan parámetros de indicadores de mejoramiento o empeoramiento a raíz de la aplicación que le de el concesionario a las atenciones a realizar, para disminuir las cifras de peligrosidad en el corredor vial.

6.3.5 Incidencia de terceros en la culminación del proyecto


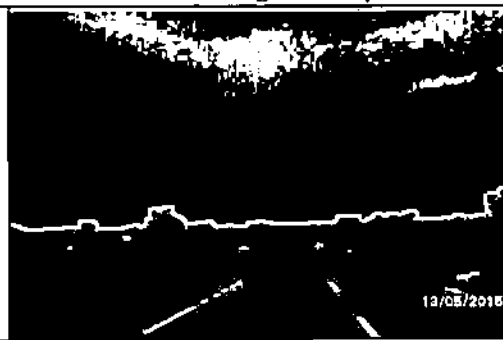
Por cuenta de pasar por algunos sectores urbanos como el municipio de Turbaco, se deben llevar a cabo obras de redes de servicios públicos, las cuales impiden un avance más rápido en el corredor; también las redes húmedas y secas que se vienen encontrando, son temas a tener en cuenta por ser agentes externos de afectación al proyecto.

<p>Foto 7. Obras de redes de servicios</p> 	<p>Foto 8. Nuevo Puente Gambote</p> 
<p>Construcción de redes de servicio en el paso urbano del municipio de Turbaco</p>	<p>Paso por el nuevo puente Gambote, obra del Fondo de Adaptación.</p>

Se llevaron a cabo algunos trabajos por el Fondo de Adaptación respecto a la atención de puntos críticos como el puente viaducto de Gambote; este se construyó por empresas socias de la concesión, pero con manejo diferente. En estos casos debe coordinarse de la mejor manera la incidencia que puedan tener estos terceros sobre la adecuada operación de la vía.

6.3.6 Índice de Estado

Una vez realizado el recorrido por todo el corredor vial se denota un buen estado en general del corredor; sin embargo, ya se percibe el desgaste en sitios puntuales lo cual ha evidenciado que el concesionario tenga que hacer mantenimientos correctivos en sitios donde el pavimento aparece con diferentes tipos de fatigas y fallas.

<p>Foto 9. Variante Cartagena</p> 	<p>Foto 10. Tramo Cartagena - Bayunca</p> 
<p>Estado óptimo de la vía.</p>	<p>Buen nivel de servicio.</p>

El análisis detallado del índice de estado presentado en el mes de diciembre de 2014, por parte de la interventoría es, en general, de 4.2 debido a las calificaciones obtenidas las cuales no corroboran lo establecido contractualmente.

Ilustración 2. Ponderación calificación Índice de estado por tramo

CALIFICACION INDICE DE ESTADO CONCESION VIAL RUTA CARIBE ENERO DE 2015																			
ELEMENTO	FACTOR DE DIFUSIVIDAD	CALIFICACION POR TRAMO										% DE CALIFICACION POR TRAMO							
		TRAMO MANABIZA - CUECE DEL VED	TRAMO Y CAJALOMA - TURISMO - AMEYAS	VARIANTE MANABIAL	VARIANTE CARTAGENA	TRAMO 2 CARTAGENA - BAYONA	TRAMO 3 BAYONA - BARRALOMA	TRAMO 4 BARRALOMA - BARRALOMA	TRAMO 5 BARRALOMA - CALACAO	TRAMO 6 CALACAO - PALMAR DE VIEJA	TRAMO 7 CALACAO - CAYAMA VED	TRAMO 8 CALACAO - TURISMO - MANABIA	VARIANTE MANABIAL	VARIANTE CARTAGENA	TRAMO 2 CARTAGENA - BAYONA	TRAMO 3 BAYONA - BARRALOMA	TRAMO 4 BARRALOMA - BARRALOMA	TRAMO 5 BARRALOMA - CALACAO	TRAMO 6 CALACAO - PALMAR DE VIEJA
INDICE DE RUGOSIDAD INTERNACIONAL - IRI	0.40	3.91	3.71	3.93	3.83	3.77	3.81	3.97	3.81	3.78	1.43	1.48	1.34	1.48	1.48	1.44	1.47	1.47	1.51
EVALUACION DE PANTAS Y FISURAS	0.20	4.84	4.88	4.87	4.81	4.10	4.84	4.93	4.88	4.88	0.27	0.63	0.65	0.82	0.82	0.91	0.99	1.00	1.00
AVANCE DE OBRAS Y REPARACIONES	0.25	4.51	4.89	4.87	4.88	4.88	4.48	4.97	4.88	4.97	0.91	0.92	0.91	0.91	0.82	0.90	0.97	0.91	0.91
COHERENCIA DE RESPUESTA AL DESARROLLO - COR	0.20	4.29	4.38	4.88	4.33	4.41	4.21	4.41	4.37	4.33	0.68	0.87	0.80	0.87	0.82	0.87	0.80	0.88	0.83
CALIFICACION POR TRAMO										4.10	4.20	4.35	4.18	4.11	4.11	4.24	4.23	4.34	
CALIFICACION CONCESION										4.20									

Fuente: Informe Final, Medición del Índice de Estado. Consorcio Epsilon Vial, Enero de 2015

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto Ruta Caribe, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:

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

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

6.6 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor

Ver conclusiones y recomendaciones. (Cap. 8 del presente informe)

6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a región seguido en la Tabla No.9, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCÍ-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)”, donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en marzo de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental

Tabla 9 – Relación de Observaciones y su avance

No.	Año	Descripción e identificación no conformidad real o potencial	Observaciones de Cumplimiento	% de Avance
1491	2013	Interventoría Se deben fortalecer los formatos de revisión de libros, por parte de la Interventoría, para de esta forma verificar entre otros: Nombre de la jefe de peaje, Supervisores, auxiliares, recaudadoras, personal de vigilancia, por turno, estructura metálica, pozo séptico, botiquín, cámaras de video, verificación de reversibilidad.	Se evidencia en campo la aplicación del formato de verificación en peajes y se constata el formato utilizado contenga las sugerencias planteadas por el auditor en año 2013 y verificado en 2014.	100%
1493	2013	Interventoría Aunque los consorciados de la firma interventora poseen certificado se Calidad, el anexo 8 denominado metodología y plan de cargas de trabajo, indica que se debe implementar un plan de aseguramiento de calidad en los procesos de interventoría, que asegure la adecuada documentación y archivo de los procesos de verificación y control de calidad, de acuerdo a la Norma ISO 9001 de 2008, o las que la sustituyan o complementen.	Se verifica el plan de aseguramiento de calidad implementado por la interventoría el cual cumple con los parámetros dados por la norma ISO 9001, que aunque el consorcio como tal no está certificado se acogen a las certificaciones de los socios y se desarrolla el contrato mediante este sistema de gestión de calidad.	100%
1495	2013	Interventoría No se realizó seguimiento a los procesos de control de calidad que aplica el Concesionario, ni se documentó el seguimiento efectuado al Manual de Funciones. En este se debe verificar: (Responsabilidades, Procedimientos, mecanismos de control y prevención para la seguridad del personal, esquema de personal administrativo y operativo organizado por cargo).	Se mantiene abierta la observación.	80%

1496	2013	Interventoría Aunque la interventoría cuenta con una Pagina WEB propia www.interventoriarutacaribe.com , esta no cumple con todos los requisitos del contrato, esto ocasiona incumplimiento en todos los ítems de seguimiento que esta debe poseer (link o enlace específico y único para el uso de la ANI en el cual la entidad pueda en cualquier momento, observar informes de toda índole y visualizar en video en tiempo real situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto, tales como: accidentes con pérdidas humanas, desastres naturales, derrumbes de gran proporción, video, en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas, organizar por link cada trayecto y logos).	Se evidencian mejoras en la página web dispuesta por la interventoría, aunque los link de las cámaras en tiempo real no funcionan; la demás información es útil y está acorde a lo dispuesto contractualmente.	80%
1497	2013	Interventoría Se debe realizar, documentar y anexar el seguimiento que se efectúa al equipo de control de calidad interno del Concesionario, el cual verifica las funciones de control de las actividades de los subcontratistas.	No se presentó seguimiento a control interno de calidad en su totalidad.	70%
1498	2013	Interventoría No se ha presentado a la Agencia Nacional de infraestructura el plan de acción de las auditorías de seguridad vial para aprobación por parte de la Entidad. Es necesario precisar que ello se debió realizar dentro de los tres meses siguientes a partir de la firma del acta de inicio del contrato.	Se presentó y aprobó el plan en noviembre de 2013. Se vienen efectuando las auditorías de seguridad vial conforme a lo planteado; la última se llevó a cabo en marzo de 2015 y se dan las recomendaciones acorde al recorrido realizado.	100%
1499	2013	Interventoría No se ha efectuado la revisión del Estudio de Trazado y Diseño Geométrico, de la vía.	Se aprueba el diseño y se procede a la ejecución en el año 2014.	100%
1505	2013	Interventoría Se deben anexar los formatos que garanticen el adecuado seguimiento que se efectúa a la señalización temporal de obra.	Se implementó formato y en la aplicación ha denotado incumplimiento por parte del concesionario, lo cual ya se estableció en disminución por esta causal.	100%
1508	2013	Interventoría No se presentó, el inventario de la vía dentro de los términos estipulados; éste debió ser presentado a los dos meses de iniciada la Interventoría, es decir a mediados de agosto de 2013.90	Se presentó con posterioridad dejando la claridad de que se levantó completamente mas no se actualizó.	100%

1514	2013	Interventoría Se encuentra pendiente por recibir algunas obras ya terminadas por el concesionario, como son las rehabilitaciones del tramo 2, trayecto 6, 5 y 8, 7 y la rehabilitación de trayecto 3.	En medición de índice de estado no cumple con lo dispuesto contractualmente por lo cual no se recibe el trayecto.	100%
1515	2013	Interventoría Se debe realizar verificación de los postes Kilométricos.	Se implementa formato para verificación de postes. En los probados por la auditoría del mes de mayo no se encontraron falencias; sin embargo, se precisa que en algunos tramos falla la señal. Situación de seguimiento al concesionario.	100%
1517	2013	Interventoría Dentro de la verificación que se efectúa al índice de estado de la vía, se evidenció que la medición se encuentra por debajo de los estándares establecidos para este tipo de infraestructura, lo que ocasionaría el inicio de un proceso de disminución por incumplimiento.	Permanecen los resultados bajo el estándar establecido; sin embargo, la interventoría ha sido muy exigente en este sentido lo cual ha deparado en disminuciones por no cumplimiento.	100%
1520	2013	Supervisor De acuerdo a lo estipulado en la guía de interventoría y supervisión, se debe conceptuar y hacer seguimiento a la aplicación de los manuales de interventoría y supervisión.	Se debe emplear a partir de mayo de 2015, el nuevo manual de funciones de la interventoría y el supervisor.	En proceso
1521	2013	Supervisor Algunos equipos de operación del concesionario tienen fecha para su reposición en el año 2013; se debe requerir al concesionario para que verifique todos los equipos.	Se verifican y se reponen, sin embargo para algunos casos se hace parcialmente como es el caso de la documentación de la policía de carreteras en cuanto al SOAT de los vehículos y motos.	90%
1522	2013	Supervisor Se debe requerir al concesionario para que entregue al Interventor las piezas informativas asociadas a los programas comunicacional y seguridad vial, antes de su edición para su concepto y observaciones.	Se entregan en la periodicidad establecida, se da acompañamiento de la parte social para evidencia como se llevó a cabo.	100%
1523	2013	Supervisor Se presenta observación sobre el cumplimiento del personal requerido y contractual, lo anterior debido a que algunos especialistas propios de la etapa de construcción, no se encontraban dentro del registro de nómina; lo anterior contraviene lo descrito en la sección 3.02 del capítulo III, del contrato de interventoría: • El Residente Técnico y Operativo, Oscar Ninerola fue cambiado por Rafael Pájaro; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la	Se cumple lo estipulado en cuanto a personal; permite determinar y guardar correlación a lo solicitado por la interventoría.	100%

		<p>Interventoría mediante oficio radicado ANI Numero: 20124090224612 de agosto de 2012, y no se soportó aprobación del cambio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Residente Ambiental, Jeny Cristina Fajardo, fue cambiada por Aura María Cujia; la interventoría no realizó solicitud de cambio de esta persona ante la Agencia nacional de Infraestructura • Posteriormente, la Residente Ambiental, Aura Maria Cujia fue sustituida por Lady Rosa Conrado; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante Oficio radicado ANI Numero 20134090099462 de marzo 14 de 2013, más no se soportó aprobación del cambio. • El Auditor interno de Peajes y Sistemas, Jairo Ivan Ortega fue remplazado por Bernardo Castillo; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante Oficio radicado ANI Numero 20124090126272 de 7 mayo de 2012, más no se soportó aprobación del cambio 		
1524	2013	<p>Supervisor Se debe solicitar al concesionario que en la distribución semestral de material informativo como bolsas, calendarios, volantes o cualquier otro elemento útil que pueda tener función pedagógica sobre la movilidad (especificaciones del proyecto, medidas de prevención, situaciones de emergencia), se remita a la firma interventora ejemplares de lo suministrado.</p>	Se hace la solicitud y se evidencia entrega de material a la interventoría no solo semestralmente sino cuando se van haciendo las campañas.	50%
1525	2013	<p>Supervisor El Concesionario no presenta la información solicitada por la interventoría, dentro de los 10 días hábiles siguientes a su solicitud. Sobre este particular, es fundamental que el supervisor conmine tanto a la interventoría como al concesionario, al primero a hacer valer su condición de tal, y al segundo, a atender los requerimientos efectuados por el interventor.</p>	Viene presentando la información conforme a lo estipulado.	100%
1526	2013	<p>Supervisor Se presentan observaciones por incumplimiento en el mantenimiento Rutinario; se debe aplicar disminución según lo evidenciado en el acta de comité de abril de 2013.</p>	No se ha aplicado disminución al respecto, los causales de disminución en el proyecto son referidas a desplazamiento del cronograma, falta de fondeo a subcuentas y pago adicional en tramos de longitudes superiores.	0%

1527	2013	Supervisor Aunque el concesionario tiene la obligación de la ejecución de 14 puentes peatonales, no se ha entregado ninguno; en la actualidad, se encuentran en ejecución 2 puentes, ubicados en Arroyo de Piedra y Molineros; sin embargo, la Concesión, para el inicio de esta actividad, realizó tala de árboles sin tener el debido permiso de aprovechamiento forestal	Se han venido ejecutando los puentes peatonales conforme a las disponibilidades en cada caso. Los puentes anteriormente mencionados están en funcionamiento.	80%
1528	2013	Supervisor Se debe requerir al concesionario, y autoridad competente para que recoja y se realicen campañas de socialización en el sector del Canal Calicanto y en la variante de Cartagena, ya que se presentan problemas de basuras dentro del derecho de vía.	Se viene trabajando con la comunidad en ese aspecto pero no se denota una mejoría absoluta. Se debe seguir trabajando en lo mismo. La basura es relevante y de mal aspecto.	70%
1529	2013	Supervisor A la fecha, la concesión no cuenta con las respectivas Interventorías Ambientales Externas, tanto para el Trayecto 8 como para el Proyecto Puente SAO.	Se define la interventoría ambiental respecto al trayecto 8 y Puente SAO, a la fecha ya la obra está ejecutada 100%.	100%
1530	2013	Supervisor No se realiza un adecuado manejo de remoción de cobertura vegetal y descapote por parte del concesionario.	Se evidencia mejoramiento en los frentes de obra visitados en la auditoría de mayo de 2015.	100%
1531	2013	Supervisor Se debe requerir al concesionario para que se remitan a la firma interventora las encuestas de satisfacción diligenciadas por los usuarios, las cuales se encuentran incluidas dentro del plan de atención al usuario-comunicar.	Pendiente por confirmar	0%
2233	2014	La firma interventora debe incluir dentro de su procedimiento pruebas para determinar la confiabilidad de las básculas; como son pruebas de repetitividad y de excentricidad, encontrando que los resultados de dichas pruebas se encuentren dentro de los rangos permitidos.	Se contemplan las pruebas y se llevan a cabo.	100%
2234	2014	Según lo evidenciado se presentan longitudes en trayectos, donde la distancia contractual es diferente a la longitud real del tramo, claro ejemplo de ello es el tramo 4 ya que la distancia contractual es de 26 km cuando lo medido en terreno corresponde a 18 km.	Fue advertido por la interventoría a la ANI para tomar los correctivos del caso, actualmente se encuentra en tribunal de arbitramento.	100%

2235	2014	De acuerdo a la revisión efectuada durante la ejecución de la visita, se recomienda a la firma interventora continuar de manera estandarizada y permanente, con las tareas de revisión y verificación de funcionamiento de los postes de SOS, toda vez que se evidenció durante la visita, que el poste SOS N° 137, no presentó funcionamiento. Se debe iniciar los mecanismos contractuales que garanticen el adecuado funcionamiento y de ser pertinente disminución por incumplimiento.	Se chequea el poste revisado por la auditoría, genera mejoría y en el informe de seguimiento se verifica el estado y la ejecución misma.	100%
2236	2014	Se debe evaluar los riesgos asociados en el sistema de información existente en los peajes incluirlos dentro de la matriz de riesgos implementada por la firma interventora y evaluarlos periódicamente.	Se implementa adecuadamente.	100%
2237	2014	Se debe evaluar dentro del informe financiero el indicador de endeudamiento a corto plazo o concentración del endeudamiento.	Se presenta en el informe mensual de manera clara.	100%
2238	2014	Se debe verificar cada uno de los integrantes que conforman el consorcio por parte de la concesión, lo anterior debido a que se debe certificar el equilibrio del contrato garantizando que los integrantes y los porcentajes de participación no varíen.	Se verifica en el informe mensual, donde se evidencian los porcentajes de los socios y los movimientos realizados respecto a composición accionaria, en tanto se aprueban una vez verificados que cumplan.	100%
2239	2014	Derivada de esta revisión se le solicita a la supervisión de la Agencia Nacional de Infraestructura que revise en la propuesta quien aporte la experiencia en (construcción y diseño), y quien aporta la capacidad financiera en función de la promesa de sociedad futura, para de esta forma determinar si se mantiene el balance en conformación del proyecto.	Verificado y asociado.	100%
2240	2014	Es necesario soportar ante la Oficina de Control Interno, de ser pertinente, la aprobación por parte del INCO hoy ANI, en el cambio de la composición accionaria, requisito indispensable para realizar un cambio de esta magnitud.	Se verifica y se aprueba sin ningún problema.	100%
2241	2014	Se recomienda incluir dentro del seguimiento efectuado, el cumplimiento de los ciclos de los recursos del concesionario para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo). Según lo estipulado por la Ley Colombiana.	Se genera certificado por parte de la fiducia para contrarrestar la solicitud realizada.	100%

2242	2014	No se cuenta con una planoteca formalmente establecida, lo anterior debido a la devolución por parte de la firma interventora de los diseños presentado por el concesionario. Mediante actas reiterativa la solicitud de entrega de diseños de acuerdo a las observaciones presentadas. De ser pertinente se debe iniciar proceso de disminución de acuerdo a la cláusula 26 del contrato.	Se tienen falencias en la entrega de planos finales pro parte del concesionario. Se hacen oficios solicitando dicha información, se tienen algunos pero son planos de construcción en etapa de ejecución, no finales	80%
2243	2014	Se debe iniciar procedimiento de disminución de tramo 4, y tramo 8, por incumplimiento de la programación establecida en el cronograma de obra	Se aplican las disminuciones respectivas.	100%
2244	2014	Se debe anexar el pago de la seguridad social de los contratistas a servicio de la firma interventora, tal es el caso del Auditor interno de Peajes y Sistemas, Jairo Ivan Ortega, funcionario de la interventoría que aunque se solicitó remplazo por el Bernardo Castillo, este aún sigue laborando dentro del afirma interventora y no se soportó su pago a seguridad social	Se asocian dichos certificados.	100%

7. 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 el Consorcio Epsilon Vial, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los periodos de mayo de 2013, marzo de 2014 y mayo de 2015.

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

Los resultados que permite tener esta calificación comparativa, revela la evolución y/o puntos de mejora que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas por el auditor referidas en cada uno de los informes, la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Epsilon Vial para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 75.51 sobre 100, resultado global, realizada el mes de mayo de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en febrero de 2013:

Tabla 10. Resultados de calificación MED de mayo de 2013

		Calificación desempeño de Interventoría				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				61,21	
02	Gestión Técnica				60,59	
04	Gestión Jurídica				64,90	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				64,00	
06	Gestión Ambiental				63,28	
07	Gestión Social				66,81	
08	Gestión Predial				64,33	
Promedio General =		63,59				

La segunda medición se realizó en marzo de 2014, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

Tabla 11. Resultados de calificación MED de marzo de 2014

		Calificación desempeño de Interventoría				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				78,19	
02	Gestión Técnica					80,44
03	Gestión Financiera				80,30	
04	Gestión Jurídica				78,00	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				79,69	
06	Gestión Ambiental				78,33	
07	Gestión Social					82,00
08	Gestión Predial					82,00
Promedio General =		80,12				

Y la tercera medición efectuada se llevó a cabo el 19 y 20 de mayo de 2015, presenta un retroceso lo cual genera un análisis comparativo respecto a las evaluaciones anteriores y los motivos que dieron lugar a esto.

Tabla 12. Resultados de calificación MED de mayo de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Concesión Ruta Caribe
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Epsilon Vial
No. Contrato Interventoría	069 de 2012
Fecha de Evaluación	19 y 20 de Mayo de 2015

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				73,53	
02	Gestión Técnica				74,44	
03	Gestión Financiera				74,25	
04	Gestión Jurídica				77,17	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				73,76	
06	Gestión Ambiental				74,91	
07	Gestión Social				78,83	
08	Gestión Predial				77,17	
Promedio General =		75,51				

Dentro de los objetivos que resalta este informe de auditoría es el comparativo de componente a componente, dados los resultados obtenidos en cada una de las calificaciones. Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las tres matrices de evaluación de desempeño para los tres períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 10, 11 y 12, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando en la verificación documental.

Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría.

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



El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 10 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico immeija@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 19 y 20 de mayo de 2015, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión 008 de 2007.

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.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de mayo de 2015, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 73.53

La verificación del componente administrativo evaluado al Consorcio Epsilon Vial, evidencia una adecuada estructura organizacional basada en un funcionamiento empresarial principalmente

liderado por uno de sus consorciados de origen nacional, el cual viene estando a cargo del proyecto. Se tienen oficinas en el lugar del proyecto (Cartagena y Sabanagrande) y en Bogotá para el tema administrativo específicamente.

En dicho sentido la evaluación documental se realizó en las oficinas de la ciudad de Bogotá, en presencia del Director de la Interventoría acompañado por parte de los profesionales que son del consorcio, se evidencia personal o dedicaciones adicionales en componentes como el del director de la interventoría, el componente social y algunos especialistas por el momento que vive el proyecto, dadas las dedicaciones planteadas por la entidad fue necesario implementar mayores tiempos de dedicación en estos aspectos.

Vale la pena resaltar un incentivo previsto para los profesionales que vienen trabajando en el consorcio debido a las capacitaciones en diferentes niveles, desde cursos técnicos, pasando por diplomados y hasta estudios de postgrado.

De igual manera el sistema de gestión de calidad y procedimientos que se tienen al interior del consorcio precisa un adecuado manejo ante las diferentes actividades a realizar; es importante resaltar que la actual etapa del proyecto precisa la operación y mantenimiento pero se tienen grandes intervenciones de construcción que se vienen adelantando lo cual da lugar a que el control que se debe llevar a cabo es complementario, tanto de obra como de mantenimiento.

El apremio de la interventoría para el cumplimiento de las labores a realizar ha derivado en sanciones dadas por incumplimientos en cronogramas, temas ambientales y sociales; además de no cumplir con parámetros técnicos de estado de pavimento, reflejados en el índice de estado.

El seguimiento a plazos y control de presupuestos se evidencia de manera muy estricta por parte del interventor; eso se percibe en el cumplimiento de metas físicas para el año 2014 y hasta ahora para el año 2015. Estas metas planteadas no son contractuales, son metas de gobierno que precisan aun un mayor actuar de la interventoría y la supervisión respecto al proyecto, generando cumplimiento en hitos de ejecución en menor tiempo al contractual.

Se poseen certificaciones de aseguramiento de calidad para las empresas que conforman el consorcio, más no para para el consorcio como tal, esto no incide en que no se apliquen los procedimientos allí dispuestos y la organización que emana para con el consorcio.

Siendo un consorcio donde el 70% está compuesto por empresas extranjeras, no se evidencia una adecuada transferencia de conocimiento que resalte este porcentaje de participación en el consorcio, aunar esfuerzos en asociaciones de este estilo pretende implementar esas experiencias obtenidas por los consorciados para llevar a cabo el proyecto con mayor experticia, teniendo en cuenta que se está supervisando un proyecto de tal envergadura como lo es una concesión de modo carretero y las complejidades que estas tienen.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 74.44



El componente técnico evaluado, evidencia un control estricto en el avance de tramos en ejecución, de esta manera se controla de manera eficiente los tramos a ejecutar con metas propuestas mensualmente que se verifican en comités realizados entre las partes, ANI, Concesionario e Interventoría; de este tipo de reuniones han derivado los compromisos a adquirir frente al gobierno nacional primando que las metas efectivamente puedan ser ejecutadas como se determinó para el año 2014, un cumplimiento del 100% respecto a lo programado, se ejecutaron 24km.

El cumplimiento de metas físicas es bastante influyente debido a los compromisos que tiene este proyecto para con la región, siendo esta una concesión que ha tenido bastantes dificultades en su ejecución, evidencia mejoras que resaltan una adecuada labor de la interventoría.


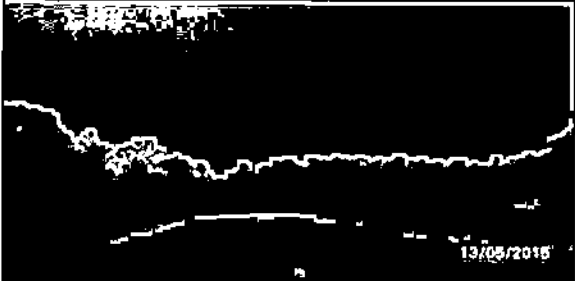
Para este proyecto se contempla un alcance básico con avance del 98.35%, un alcance adicional 1 del 93.61% y un alcance adicional 2 del 64.58%; esto refleja un avance general del proyecto del 85.02% y que a final de 2015 estará en un avance general aproximado al 90%, tendiendo a terminarse a finales de 2016.

Actualmente el proyecto entregó la variante de Cartagena, y se encuentran frentes de gran ejecución en el tramo Gambote variante Mamonal, el cual presenta un 70.83% de avance, en el cual se tiene vía libre para la ejecución y se adelantan conformación de estructura de pavimento, colocación de asfalto y demarcación horizontal.

Para el tramo Cartagena – Turbaco – Arjona se tiene un avance de 8.89%, si bien parece ser bajo; se evidencia este porcentaje por cuenta de algunas entregas pendientes de predios a lo largo del corredor, de igual manera la activación de varios frentes de trabajo que puedan aumentar el ritmo de construcción, vale la pena recalcar que las metas son medidas una vez se tienen los tramos con carpeta asfáltica, lo cual evidencia que acá no se están midiendo avances significativos que se vienen realizando por cuenta de toda la estructura de pavimento que requiere la conformación de la vía, de esta manera en el segundo semestre del año el avance de un mes a otro será drástico por la colocación de carpeta asfáltica, para lo cual quedarán pendientes temas de señalización y conformación general de la vía.

<p>Foto 11. Ampliación Turbaco</p>	<p>Foto 12. Ampliación Turbaco</p>
	
<p>Compactación de material.</p>	<p>Trabajos de pilotaje para muros de contención</p>

El frente de mayor ejecución es el de la Variante Sabanagrande - Palmar de Varela, allí se está realizando obra nueva completamente, se consideran varios tramos en lo cual se puede observar que la ejecución viene lenta; le falta implementar frentes de trabajo a la concesión ya que hay vía libre en cuanto a predios y componente ambiental; se señala que el interventor ha insistido en apremiar al concesionario por cuenta de atraso en cronogramas, pero esto debe hacerlo de manera insistente a fin de cumplir la meta planteada. En obra se evidencia un avance lento y algo desordenado del concesionario, sobre todo se recalca la falencia en señalización vial para obra; no es la acorde e insuficiente en todo sentido, esto genera que las labores se estén llevando a cabo de manera insegura e informal.

<p>Foto 13. Trabajos en la variante</p>	<p>Foto 14. Trabajos en la variante</p>
	
<p>Avance lento y desorganizado.</p>	<p>Avance lento y desorganizado.</p>



La estación de pesaje móvil no precisa ninguna confiabilidad, está ubicada de manera adosada a la vía de manera muy informal; es necesario implementar de manera más estricta el uso debido de la estación de pesaje ya que es parte fundamental del control y vigilancia al tráfico de carga que tiene la concesión.

Se recomienda complementar la ficha del proyecto de manera más completa por parte de la ANI, se puede complementar como se describe en la tabla 8 del presente informe, con observaciones mensuales de acuerdo a lo más relevante que vienen sucediendo en el proyecto; esto será de gran

utilidad para quienes quieran acceder a una información rápida pero completa del estado actual del proyecto; de la misma manera generar un link para poder visualizarla y descargarla desde la página web de la interventoría.

Las auditorías de seguridad vial evidencian un análisis por trayectos pero no por tramos contractuales, esto no genera un adecuado entendimiento espacio-temporal, debido a que se deben enlazar trazabilidades evidenciando las causas que dan a lugar para ser atendidas dentro de las observaciones a realizar. Es importante señalar en los informes de auditoría de seguridad vial el seguimiento a las observaciones planteadas si son corregidas o no por parte del concesionario, este tema es determinante respecto a los indicadores planteados de accidentalidad. Se sugiere hacer énfasis en este particular debido a lo que representa el corredor para la conexión de varios municipios de los departamentos de Bolívar y Atlántico, primando la seguridad del corredor por encima de otros factores.

Se evidencia un alto grado de inseguridad en diferentes tramos del corredor, las cunetas que se dispusieron en el separador son un peligro relevante debido a las posibles salidas de los vehículos al interior de la vía sobre el separador que deparen en graves accidentes automovilísticos; si bien son soluciones hidráulicas al respecto, la colocación de estas cunetas y colectores de agua deben estar respaldados por barandas o bordillos en concreto delineando la vía; es también importante precisar las constantes aperturas de separador para hacer giros evadiendo los retornos planteados, genera permanentemente riesgos de seguridad vial por imprudencia de los usuarios, se sugiere actuar con el concesionario para cerrar permanentemente estos pasos.

Foto 15. Separador-Cuneta, sin protección	Foto 16. Separadores a ras de vía
	
Separador con cuneta a ras y de posible incidencia en accidentalidad.	Apertura de caminos para evadir retornos.

Los separadores a ras de la vía no son adecuados, debido a que se vuelve una doble calzada con permanente posibilidad de ingreso hacia el carril contrario, por no haber ningún tipo de barrera que lo contenga; se sugieren separadores que evidencien un sobresalto como los separadores tipo new jersey, tipo matera, bordillo en concreto, defensa metálica o barreras de contención en donde aplique.

7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

Calificación obtenida: 74.91

Se evidencia la constante e insistente labor de la interventoría solicitando el control a los análisis de laboratorio porque el concesionario venía incumpliendo en la entrega de los mismos; cobra relativa importancia que actualmente hay un trabajo muy fuerte de movimiento de material que incide en las condiciones normales del trayecto donde se vienen haciendo trabajos, el ruido y calidad de aire deben ser medidos de manera muy significativa. En cuanto a las aguas residuales se venía manejando de manera inadecuada sobre todo en los lavados de las mixer, situación que se viene mejorando acorde al intenso trabajo de la interventoría.

El licenciamiento se generó de manera adecuada en los actuales tramos en ejecución sobre todo la variante Sabanalarga – Palmar de Varela – Sabanagrande; se dio la modificación a la licencia y se puede atender gran parte de avance físico, ya es por cuenta del concesionario implementar mayor frentes de obra para ejecutar más rápido los tramos que tiene vía libre.

Se debe atender de manera especial la compensación ambiental para las afectaciones que se están llevando a cabo, el licenciamiento debe precisar muy bien el tipo de compensación a realizar lo cual la interventoría debe estar muy atenta.

La informalidad del inicio de los trabajos ha llevado a que se empiecen trabajos en frentes de obra de manera desordenada, con personal por parte del contratista sin el adecuado uso de elementos de dotación. Este tema debe ser de constante revisión por parte de la interventoría sabiendo los trabajos que se vienen implementando a lo largo del corredor. Se sugiere persistir en la solicitud de todos los componentes relacionados a seguridad industrial, ya que hace parte fundamental del trabajo seguro.

7.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 77.17

Para el componente predial se viene realizando la revisión de carpetas prediales con metas mensuales muy estrictas por parte de la interventoría en el desarrollo de la legalización predial a lo largo del corredor; se cuenta con 899 predios para el proyecto de los cuales ya se encuentran liberados 809, la gestión que se viene realizando es con miras a 2016 ya que los predios requeridos para las metas 2015 están listos.

Se encuentran algunas dificultades en predios que se deben expropiar y los trámites administrativos por parte de los juzgados para cada caso son dispendiosos, se espera que para diciembre se tenga la liberación predial necesaria que permita definir las metas cumplibles a 2016.

Debido a la liberación predial que se viene dando, el concesionario viene demoliendo los predios que se van adquiriendo pero debe tenerse importante cuidado ya que estas áreas evidencian cierto

tipo de desalojo como si fueran predios abandonados, esto incide en una posible invasión por habitantes de la zona ya que la mayoría de predios están en cercanías de municipios o poblaciones que atraviesa el corredor.

7.1.5 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 78.83

Este proyecto tiene una incidencia muy fuerte en componente social: debido a la gestión a realizarse de tipo predial y el paso urbano por varias poblaciones, el manejo ha sido difícil; de esta manera, vale la pena resaltar las actuaciones a nivel social realizadas entre concesionario e interventoría con el fin adelantar un adecuado acompañamiento a la comunidad en los trabajos que se vienen realizando y las acciones referidas a reubicación por cuenta del proyecto.

Se tienen situaciones de importante seguimiento como en el municipio de Galapa, departamento de Atlántico, por cuenta de las tutelas interpuestas por la comunidad respecto a la afectación de sus casas por el proyecto, situación a verificar ya que están en el costado contrario a donde se venían realizando los trabajos, aunque las tutelas interpuestas pararon la obra y evidencia un abandono en este tramo de vía, ya se lleva un importante tiempo sin ejecución y solo cuando se precise la incidencia o no del proyecto sobre las casas afectadas se determinará si se sigue o se debe hacer algún tipo de compensación, tema determinante para el avance de ese tramo.

Se resalta que más del 70% de la mano de obra es de la zona, esto beneficia a los habitantes que están en cercanías de los tramos en ejecución y le da pertenencia por la realización de los trabajos a realizar.

Es muy bueno el trabajo que se viene implementando de proyectos productivos en la zona de influencia, esto incentiva la formalización de muchos empleos que se encontraron en los habitantes de cercanías al corredor vial; caso tal es el de las arepas é huevo en el municipio de Luruaco, departamento de Atlántico.

La atención de PQR evidencia un tratamiento ágil de las quejas peticiones y reclamos dados al proyecto, la concesión y la interventoría.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

8.1 Para la Interventoría

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

1. El informe de índice de estado que presentó la interventoría en diciembre de 2014, denota un estado del corredor vial que no es acorde a los parámetros contractuales; las calificaciones, en cada uno de sus componentes y en los trayectos del proyecto, se presentan más bajas frente al límite inferior del parámetro establecido contractualmente y con el cual la ANI requiere se mantenga, tanto en etapa de operación como de construcción, lo cual requiere que se hagan valer ante el concesionario las acciones de mejora al respecto o se inicien los procedimientos de incumplimientos respectivos. Para este particular, se sugiere un plan de acción para mejorar los resultados obtenidos y que el mismo concesionario determine un cronograma para corregir este tipo de incidencias.
2. Se sugiere impulsar, junto con el concesionario, un plan de culturización y socialización respecto de los temas evidenciados en las auditorías de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras; el uso de los puentes peatonales es de gran relevancia en los sitios dispuestos para tal fin; eventualmente se pueden colocar mallas o barreras bajo los puentes para evitar el cruce directo sobre el corredor vial.
3. Se recomienda a la interventoría adelantar mayor control en los frentes de obras, referidos a la implementación de la señalización vial, con fundamento en lo dispuesto en el Manual de Señalización del INVIAS, Capítulo 4. Se denota gran falencia en los frentes de obra sobre todo en el de Turbaco y en el tramo de Sabanagrande ~ Palmar de Varela; adicional a esto, la demarcación en los tramos donde se ha colocado carpeta asfáltica no se evidencia, sabiendo que este es un parámetro fundamental para la conducción en horario nocturno.
4. Solicitar a la Concesión la actualización de la página web con la información referida al proyecto y de utilidad para los usuarios de la vía; la que actualmente se maneja no posee información completa.
5. Se sugiere a la interventoría tener mayor seguimiento a las labores de limpieza a lo largo del corredor, ya que se evidencia gran suciedad en las cunetas, alrededor de las estaciones de peaje y de pesaje.
6. Se sugiere a la interventoría solicitar mayor apoyo a capacitaciones dadas por las empresas extranjeras que conforman el consorcio, esto con el fin de promover la gestión del conocimiento enmarcada en la asociación realizada para el desarrollo del contrato como la transmisión de conocimiento que aportan estas firmas de origen extranjero.
7. Se recomienda a la interventoría, llevar a cabo un seguimiento más estricto a los papeles de cada una de las unidades móviles que posee la policía de carreteras; no puede ocurrir que se dejen de usar los vehículos de la policía por cuenta de que no tienen los papeles al día, situación evidenciada en el peaje de Cruz el Viso. Esta obligación debe darse a través del

concesionario quien es el que suministra estos vehículos para la operación necesaria en la zona.

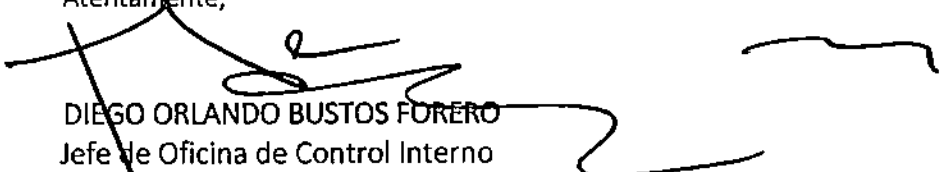
8. Se sugiere a la interventoría definir junto con el concesionario las zonas de parqueo de los vehículos de servicio de la concesión (ambulancia, grúa, carro taller) teniendo en cuenta que en las inmediaciones del peaje de Turbaco, se evidencia ocupación de predios adyacentes al centro de operaciones pero no denota un área apta para el estacionamiento de los mismos, situación que pone en riesgo la manipulación de estos por estar al borde de vía y genera peligro para quienes utilizan estos.
9. Se deben tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, administrativos, predial y ambiental.

8.2 Para el Supervisor

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

1. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento Institucional – PMI, referido a los 8 hallazgos que hasta el momento tiene el proyecto de acuerdo a lo valorado por la Contraloría General de la República.
2. Adelantar el cierre de hallazgos que se tienen contemplados en un porcentaje del 100% una vez sean validados por la Oficina de Control Interno y puedan ser puestos a consideración de la Contraloría General de la República; actualmente se encuentran 3 hallazgos con la totalidad del porcentaje completado.
3. Adelantar las acciones correspondientes al cierre de las recomendaciones del PMP que aún siguen abiertas de auditorías 2013 y 2014. Evidenciar documentalmente las acciones implementadas para el cierre de estas recomendaciones dadas por la OCI.
4. Dadas las metas planteadas para el año 2015, insistir al concesionario en abrir más frentes de trabajo debido a que se tiene vía libre para avanzar en diferentes tramos de la vía.
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 mayo de 2015 de 75.51 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno