

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 asociadas al proyecto carretero Armenia – Pereira- Manizales (PEI 44)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero Armenia – Pereira- Manizales (PEI 44) realizada los días 10 y 11 de marzo de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero Armenia – Pereira- Manizales (PEI 44)	9*	13*	6*

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

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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

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

Con un muy cordial saludo,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Gloria Inés Cardona Botero – Gerente de Proyecto Carretero 4
Marco Antonio Alzate Ospina – Supervisor del Proyecto.

Anexo: Informe 22 Folios
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno
Nro Borrador: 20161020007309

ANI

Agencia Nacional de
Infraestructura

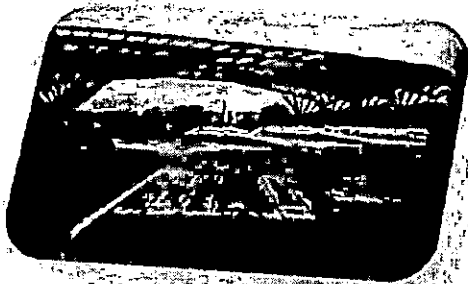
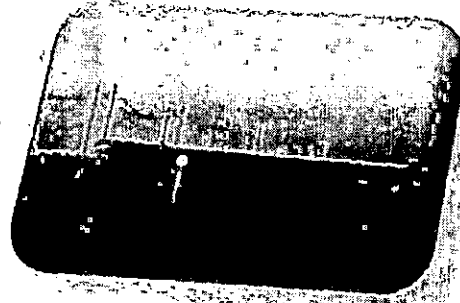
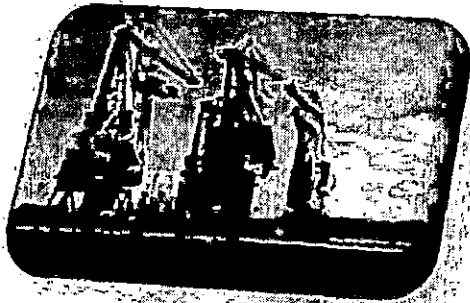


**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto
carretero, Armenia – Pereira - Manizales (PEI 44)

2016



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
2.	ALCANCE.....	4
2.1.	Componentes Analizados	4
2.2.	Información de Contratos.....	5
3.	METODOLOGÍA.....	7
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	8
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	8
5.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	17
5.2	Descripción del proyecto a auditar	18
5.3	Temas abordados de manera específica:	20
5.3.1	Pendientes ambientales, prediales y jurídicos del proyecto.....	20
5.3.2	Estado actual y avance en las obligaciones del otrosíes No. 12 y 14	23
5.3.3	Acciones a implementar por el alto índice de accidentalidad en la vía	26
5.3.4	Documentación y actividades para el posible tribunal de arbitramento	27
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	28
6.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría	30
6.1.1	Desempeño del componente administrativo.	31
6.1.2	Desempeño del componente técnico	32
6.1.3	Desempeño del componente ambiental.....	35
6.1.4	Desempeño del componente predial.....	35
6.1.5	Desempeño del componente financiero.....	36
6.1.6	Desempeño del componente aforo y recaudo	36
6.1.7	Desempeño del componente jurídico	39
6.1.8	Desempeño del componente social	39
7.1	No Conformidades.....	40
7.1.1	Para la Interventoría	40
7.1.2	Para la supervisión.....	41
7.2	Recomendaciones	41
7.2.1	Para la Interventoría	41
7.2.2	Para la Supervisión.....	43
7.3	Buenas prácticas y observaciones	43



INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados.....	5
Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión.....	6
Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Autopistas del Café S.A.	6
Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora	6
Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	7
Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República.....	8
Tabla 7 – Antecedentes actuaciones otras instancias de control	9
Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance	9
Tabla 9 – Temas programados para la Auditoría	17
Tabla 10 – Resultados de calificación MED de febrero de 2014.....	28
Tabla 11 – Resultados de calificación MED de marzo de 2016.....	29

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-Mapa del Proyecto.....	19
Ilustración 2-Esquema contractual del Proyecto.....	21



1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el comportamiento de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretero Armenia – Pereira - Manizales, 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.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la Agencia respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, Armenia – Pereira – Manizales, las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Intervial.
- Realizar una 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.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la revisión realizada por parte de la Oficina de Control Interno en diciembre de 2015 de la entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

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

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas OPERACIÓN y MANTENIMIENTO asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la Concesión Autopistas del Café S.A, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Intervial, en virtud del contrato 375 de 2013; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances propios de un proyecto carretero, tales como: componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, aforo (recaudo) y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a la misma interventoría, lo cual permite ver una comparación de las actuaciones del Consorcio Intervial, en la cual se denota la trazabilidad de las actuaciones referida a los componentes analizados y a las recomendaciones planteadas al 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 Agencia 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:

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

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

2.2. Información de Contratos

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de la vía Armenia – Pereira - Manizales	No. 113 de 1997	Autopistas del Café S.A
Interventor	Interventoría técnica, financiera, contable, administrativa, jurídica, medioambiental y socio-predial, de seguros, operativa y de mantenimiento del contrato de concesión No. 113 de 1997 para la concesión desarrollo vial Armenia – Pereira - Manizales	No. 375 de 2013	Consortio Intervial
Supervisor	Profesional Contratista por prestación de servicios	No. 641 de 2015	Ing. Marco Antonio Alzate

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción	21 de abril de 1997
Fecha de terminación estimada	9 de marzo de 2027*
Plazo actual estimado de contrato (años)	29,80*
Fecha acta de inicio	16 de junio de 1997
Inicio de la etapa de preconstrucción	16 de junio de 1997
Inicio de la etapa de construcción	04 de agosto de 1998
Iniciación etapa operación y mantenimiento	01 de febrero de 2009

*Fechas previstas en el Contrato 113 de 1997

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Enero de 2016

La composición de la concesión carretera, para el proyecto desarrollo vial Armenia – Pereira – Manizales se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Autopistas del Café S.A.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Grupo Odinsa S.A.	61.92%
	Megaproyectos S.A.	21.76%
	Infercal S.A.	3.26%
	José Pablo Uricocha y Cia S en C	3.26%
	Concay S.A.	3.53%
	Constructora Tao Ltda	3.00%
	Estyma S.A	1.63%
	Latinco S.A	1.63%
	CI Grodco S.C.A	0.00008%
	Inversiones UC S.A	0.00008%
	TOTAL	100,00%

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio Intervial
Representante Legal	Jaime Salcedo Castro
Valor inicial del Contrato	\$ 6.090.234.543
Adicional No. 1	\$ 1.133.056.409
Adicional No. 2	\$ 275.480.553
Total	\$ 7.498.771.505
Tiempo	48 meses
Fecha de Inicio del Contrato	29 de octubre de 2013
Fecha de terminación del Contrato	28 de octubre de 2017

Fuente: Ficha técnica del proyecto, actualización Enero de 2016

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Interpro S.A.S	60%
RYM (Construcciones e interventorías S.AS)	20%
Supering S.A.S	20%
TOTAL	100%

Fuente: Informe mensual de interventoría, Enero de 2016

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto, adicional a ésta, 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 físico y magnético luego del requerimiento mediante memorando No. 2016-102-002386-3 del 16 de febrero y correo electrónico del 19 de febrero de 2016.

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 en la ciudad de Pereira 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.

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, en el trayecto desde Pereira a Armenia, verificando de manera especial los sectores en donde se están realizando actividades de mantenimiento y operación y el tramo de rehabilitación correspondiente al Otrósí 14, además la verificación de la báscula de pesaje Calarcá y el peaje de Circasia.

Plan de mejoramiento interno: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisó el avance a la fecha del plan. Se resalta que en todas las evaluaciones de la MED se realizó a la misma interventoría, lo cual permite ver la trazabilidad de mejora y la supervisión también sigue siendo a cargo del mismo supervisor.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 6, 7 y 8 del presente informe.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- ✓ Ley 1150 de 2007, artículo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Decreto 734 de 2012, reglamentación del estatuto general de contratación.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 113 de 1997, prorrogas, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 375 de 2013, anexos y apéndices)

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES



Se revisaron los diferentes hallazgos que existen para el proyecto desarrollo vial Armenia – Pereira - Manizales generados por la Contraloría General de la República y a la fecha se evidencia que el proyecto tiene 24 hallazgos en total, de los cuales sólo uno presenta el 88% de cumplimiento de las unidades de medida, los demás se encuentran al 100%, por tal motivo se está a la espera de cierre por parte de la Contraloría General de la República.

Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	24	Plan de Mejoramiento Institucional	96%	96%

Al respecto se comenta que para el hallazgo No. 650 - 226 ya se realizó una reunión con la Oficina de Control Interno en donde se informa que se le notificó al concesionario los resultados de la evaluación por ajuste del IPC en el modelo financiero del proyecto, incluyendo la cuantificación del mismo. Por tal motivo, se está a la espera de la posición oficial del concesionario, con el fin de establecer si se sigue avanzando en el planteamiento de la controversia, y de esta manera, cumplir con la fecha pactada para la UM 5, la cual está definida para el 30 de Junio de 2016.

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

 Agencia Nacional de Infraestructura	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO ARMENIA – PERERIA - MANIZALES	 TODOS POR UN NUEVO PAÍS PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN
--	---	--

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

Tabla 7 – 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	Oficio 20154090652602 del 8 de octubre de 2015. Solicitud de respuesta a un derecho de petición	Se dio respuesta mediante Oficio 20153000240031 del 9 de octubre de 2015
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

Se presentan a reglón seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-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 febrero de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

De igual manera, es importante resaltar que mediante reunión con el supervisor el día 8 de marzo y correo electrónico del 15 de marzo de 2016, se entregó documentación soporte adicional para el cierre de las no conformidades que componen el PMP, de tal forma que se incluyen dentro del avance que se presenta a continuación.

Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance

Numero	Recomendaciones y no conformidades dadas en auditorías anteriores	Observaciones	Avance %
1431	Mantener espacios e información actualizada entre el concesionario y la Interventoría con participación de las áreas asociadas al interior de la ANI, con el objeto de propiciar y alcanzar la solución de los inconvenientes generados dentro del desarrollo del proyecto Armenia Pereira Manizales. Es fundamental el trabajo en equipo para lograr los objetivos	En la Auditoría se verifica que la gestión se realiza mediante comités mensuales en donde se revisan todos los pendientes del	100%

² Sistema de gestión documental Interno - AGENCIA

	pretendidos por la Entidad. Estas estrategias deben quedar plasmadas en las actas de reunión que el supervisor debe generar y donde deben quedar consignados los participantes y los temas tratados.	proyecto y se dejan compromisos por las partes	
1436	Dados los altos índices de accidentalidad que se siguen presentando en sectores plenamente identificados por la Interventoría, se recomienda al supervisor como cabeza visible del proyecto al interior de la Agencia Nacional de Infraestructura, el planteamiento y las propuestas de búsqueda de los recursos y de las acciones contractuales que se puedan aplicar, para lograr minimizar este factor sensible y en dado caso, negativo para el proyecto. Se hace referencia a unos recursos que estarían disponibles para el proyecto, en cabeza del Municipio de Pereira y que no se han utilizado por falta de un elemento interadministrativo que en dado caso se puede direccionar jurídicamente en beneficio del proyecto carretero.	En la Auditoría se verifica que se han realizado dos informes de auditoría de seguridad; sin embargo, es necesario evidenciar que las acciones tomadas son efectivas	50%
1437	Para este efecto, en los siguientes puntos se detallarán aquellos de mayor sensibilidad para su mejora. o Reuniones de capacitaciones periódicas hacia el interior del personal de la Interventoría o Mejorar y complementar los controles de avance de trabajos de construcción y mantenimiento. Estos controles deben generar indicadores de gestión que deben estar plasmados en los informes mensuales de Interventoría y en dado caso informes semanales que sean instrumento de seguimiento y control en la Interventoría y en la ANI o Solicitar y exigir la utilización el logotipo institucional de la ANI para que sea usado y mostrado en los vehículos de la interventoría, en vallas informativas, en los postes de emergencia, en peajes etc. y en general en todo sitio donde sea visible para el ciudadano y/o usuario de la vía concesionada.	En la Auditoría se evidencia que se realizan capacitaciones al respecto y que el logo de la ANI es visible en los elementos de la interventoría. De igual manera, que se llevan formatos de seguimiento a actividades de construcción y mantenimiento	100%
1438	Se denota en la página WEB de la interventoría para el proyecto, que se debe tener actualizada la	En la Auditoría se verifica que se han realizado actualizaciones de la página web; sin	80%





	información en la misma, para efectos de brindar información a la comunidad y a los usuarios que consulten la misma. Registros fotográficos actualizados son requeridos para complementar la información relevante del proyecto.	embargo, es necesario realizar modificaciones. Por tal motivo, se revisará seguimiento del tema en Junio 2016.	
1439	El mismo punto anterior es aplicable para la página del concesionario, que la Interventoría tiene que estar revisando y solicitando su actualización de la información requerida dentro de ella. Se vuelve a recalcar el tema audiovisual que es para la entidad de significativa importancia. Adicionalmente, aspectos propios de la operatividad y contenido de la página que sean susceptibles de mejora o complementación, como por ejemplo la inclusión de las resoluciones de restricción de tráfico pesado que va generando la entidad rectora en las fechas de festivos que van generándose en el transcurso del año.	En la Auditoría se verifica que la página web del concesionario cumple con lo requerido y la interventoría hace seguimiento al respecto.	100%
1440	La interventoría deberá llevar de manera clara, detallada y el cuadro de riesgos del contrato de la Interventoría y del concesionario, para efectos que sea una herramienta preventiva al interior de la ANI para toma de decisiones y seguimiento a temas que pueden incidir negativamente en el desarrollo de los contratos. Esta información debe como mínimo presentarse dentro de los informes mensuales de Interventoría.	En la Auditoría se verifica que la matriz de riesgos realizada por la interventoría está aprobada por la ANI. Por tal motivo, se realiza seguimiento y se incluye en el informe mensual.	100%
1443	La Interventoría debe cumplir lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto a examen que los ciclos de los recursos del concesionario garanticen que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).	En la Auditoría se evidencia que se hace seguimiento mediante la fiducia y se hicieron formatos de verificación; sin embargo, es necesario verificar que efectivamente se realizaron las visitas y diligenciamiento de los mismos. Por tal motivo, se revisará seguimiento del tema	80%



		en Junio 2016.	
1444	<p>En cada uno de los sitios de peaje que están distribuidos a lo largo del corredor concesionado, se evidenciaron inconvenientes de señalización horizontal (pintura) que pueden llegar a catalogarse como elementos de seguridad vial, los cuales se deben pintar con los colores y características que para este tipo de elementos tiene contemplado el Manual de Señalización que a nivel Nacional existe. Además, por efectos del alto flujo de tráfico pesado, que generan polución por efectos de su funcionamiento mecánico, la pintura en las zonas de las casetas de recaudo se debe estar haciendo de manera permanente para garantizar que siempre existan estos importantes elementos de señalización.</p>	<p>En la Auditoría se evidencia que se hace seguimiento a la señalización y reflectividad de la misma. Se entrega informe al respecto</p>	100%
1445	<p>Se recomienda que en los sitios de peaje instalados a lo largo del corredor concesionado, que tienen unas estructuras en guadua muy llamativas y bien construidas, se mejore sustancialmente la iluminación adosada al techo de las luces centrales existentes, toda vez que se presentan sitios oscuros en las noches que no se pueden pretender solucionar con reflectores de piso de muy baja capacidad lumínica.</p> <p>Para lo anterior, será labor reiterada de la interventoría, continuar con las solicitudes al concesionario para efectos de lograr la solución a éste inconveniente operativo lo antes posible.</p>	<p>En la Auditoría se verifica que el concesionario ha realizado el mantenimiento de los peajes. Se entrega registro fotográfico.</p>	100%
	<p>Es de importancia resaltar sobre esta evaluación las siguientes recomendaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> o El componente Técnico es susceptible de mejora, en lo referente a la realización de capacitaciones al personal de interventoría, lo cual logrará conocimiento de diferentes aspectos por parte de cada uno de sus integrantes. o Debido a que el componente documental es de fundamental importancia en el desarrollo de los trabajos de Interventoría, se hace recomendación de tener implementado un procedimiento para el registro de los recorridos en campo que vigilen y 	<p>En la Auditoría se verifica que se han implementado herramientas para las observaciones como son formatos de registro de inspectores, en donde se analizan temas de SISO, postes y en</p>	100%

1446	<p>controlen el tema de señalización de obra en los sectores donde el concesionario realice trabajos sobre el corredor vial, como pueden ser mantenimientos de carpeta asfáltica, trabajos de rocería y limpieza colindantes al corredor vehicular, entre otros). De esta forma, se garantizará la trazabilidad de éste sensible y fundamental tema en el transcurso de los trabajos mencionados.</p> <p>o Dando alcance al puntos anterior, se debe implementar un procedimiento, con sus formatos correspondientes, para la vigilancia y seguimiento de los temas de infraestructura física y se señalización en los puntos de peajes y de pesaje del concesionario.</p> <p>o Los análisis de los temas de Fideicomiso, aunque existen registros de Interventoría de la asistencia a esas reuniones, deben generar unos informes ilustrativos y gerenciales hacia el interior de la ANI, para efectos de que se resalten en esos posibles indicadores, temas que sirvan para tomar alertas y/o identificar aspectos para revisar en detalle con el concesionario.</p> <p>o El tema de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional es un tema ligado al componente ambiental, y que no se debe disminuir su control, dado que las Etapas Constructivas del proyecto están terminadas en un muy alto porcentaje. Todo trabajo de operación y mantenimiento que se siga realizando por el concesionario, debe ser revisado y controlado a nivel SISO por parte de la Interventoría.</p>	<p>general actividades de mantenimiento y operación. Al igual, procedimientos de verificación y seguimiento de temas técnicos del proyecto.</p>
2269	<p>Por otra parte, es necesario que el apoyo a la supervisión de igual manera mejore sus esfuerzos en aspectos como:</p> <p>a) Velar por los mecanismos y procedimientos que al interior de la ANI se requieran para dar solución a temas contractuales que no presentan decisión por parte de la entidad, sobre todo el concerniente a posibles incumplimientos de parte del concesionario.</p>	<p>En la Auditoría se verifican las diferentes comunicaciones en donde se entrega toda la información relacionada a los hallazgos del PMI, al igual que el avance que ha tenido y los compromisos pactados.</p>

2270	<p>Coordinar los esfuerzos para definir las medidas a implementar con el fin de disminuir los accidentes en los tramos concesionados, especialmente en el sector La Romelia – El Pollo, donde la expansión urbana del municipio de Pereira ha traído asentamientos urbanos muy cerca de esta variante.</p>	<p>En la Auditoría se evidencia que se realizó la rehabilitación del tramo La Romelia-El pollo de la VTO, mejorando las condiciones de seguridad de la vía. Adicionalmente, este tramo se revirtió al INVIAS desde el 1 de enero de 2015.</p>	100%
2271	<p>Solicitar al concesionario la determinación de un procedimiento claro y conciso para la apertura de los buzones de PQRS's instalados en las oficinas de atención al usuario y Centros de Atención al Usuario del Concesionario. Dicho procedimiento deberá contener, responsables, formatos, sanciones y demás pasos que deban seguirse en la apertura de dichos buzones.</p>	<p>En la Auditoría se verifica que se está realizando el seguimiento mensual sobre los PQR's recibidos por parte del concesionario.</p>	100%
2272	<p>Debido a que los ingresos del concesionario solo se deben a los recaudos de las tarifas de peajes y a transferencias del presupuesto nacional, la interventoría deberá oficiar al concesionario para que retire de inmediato toda publicidad que se encuentre dentro de la franja de derecho de vía, especialmente en las estaciones de peaje, debido a que el uso para fines comerciales y publicitarios de estas áreas no se encuentra dentro del contrato de concesión y debió mediar una autorización de la ANI para tal efecto.</p>	<p>En la Auditoría se verifica que la interventoría ha realizado seguimiento al tema, solicitando al concesionario quitar la publicidad. Al respecto, se revisará seguimiento del tema en Junio de 2016, debido a que depende de la ANI tomar decisiones.</p>	80%
2273	<p>Solicitar al concesionario la instalación de elementos óptimos para la seguridad vial en las estaciones de peaje, especialmente lo relacionado con amortiguadores de impacto.</p>	<p>En la Auditoría se evidencia que mediante las auditorías de seguridad se han verificado estos aspectos.</p>	100%

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO ARMENIA - PERERIA - MANIZALES</p>	
---	---	---

2274	<p>Conminar al concesionario para que realice las modificaciones necesarias a fin de mejorar la seguridad vial en lo referido a barandas de puentes, cabezales de alcantarillas y barreras metálicas. Lo anterior como medida para disminuir la fatalidad de los accidentes que se presentan en los tramos concesionados.</p>	<p>En la Auditoría se observa que mediante las auditorías de seguridad se han verificado estos aspectos.</p>	100%
2275	<p>Solicitar al concesionario la mejora de las labores de mantenimiento vial, por cuanto se detectaron deficiencias en rocería y reparación de la capa de rodadura.</p>	<p>En la Auditoría se verifica que anualmente el concesionario entrega un cronograma de mantenimiento periódico y la interventoría realiza seguimiento.</p>	100%
2276	<p>Hacer las gestiones pertinentes para que el concesionario mejore las características de visibilidad de la señalización vertical instalada sobre terreno en corte.</p>	<p>En la Auditoría se revisan varias comunicaciones sobre el tema, tanto del concesionario como de la interventoría. Además, el informe de reflectividad en donde se cumple con lo solicitado.</p>	100%
2277	<p>Incluir en la página web de la interventoría todos los requisitos determinados en el anexo 4 del contrato.</p>	<p>En la Auditoría se verifica que esta tarea finalizará en el primer semestre del 2016, por lo que se realizará seguimiento.</p>	100%



2278	Mejorar la verificación del archivo documental del concesionario, a fin de vigilar la organización y conservación de la memoria histórica del contrato de concesión.	En la Auditoría se evidencia que se están implementando mecanismos al respecto. Por tal motivo, se revisará seguimiento del tema en Junio 2016	80%
2279	Complementar las medidas de prevención de accidentes en la oficina de la interventoría, mediante la definición de los puntos de encuentro y los planos de evacuación.	En la Auditoría se verifica gestión y cumplimiento de acciones preventivas en la oficina de la interventoría	100%
2280	Profundizar la revisión del sistema de calidad ambiental y SISO del concesionario, debido a que pudo observarse durante la auditoría a las casetas de peajes, que existió gran presencia de contaminación por material particulado, generando riesgo en las personas que laboran en dichos sitios.	En la Auditoría se analizaron las mediciones a cargo de la concesión, evidenciando cumplimiento.	100%
2281	Socializar con el concesionario la importancia que tiene la interventoría como su principal apoyo en el desarrollo de las actividades del proyecto, a fin de poder obtener de ellos el cronograma de actividades de índole ambiental y SISO especialmente en lo referido a capacitaciones y ensayos de calidad de agua y aire.	En la Auditoría se analizaron las mediciones relacionadas a la calidad de aire y agua a cargo de la concesión, evidenciando cumplimiento.	100%
2282	Profundizar seguimiento a todas las comunicaciones de los usuarios y vecinos del proyecto, mediante la trazabilidad de las respuestas dadas por el concesionario. Además realizar un análisis de indicadores sociales influenciados por la actividad del concesionario.	En la Auditoría se verifica que se han realizado varias comunicaciones sobre el tema y seguimiento del control de PQR's.	100%

2283	Diseñar mecanismos para que el concesionario identifique y proteja aquellos predios remanentes para evitar que sean invadidos por falta de controles.	En la Auditoría se verifica que la interventoría realiza gestión al respecto. Por tal motivo, se revisará seguimiento del tema en Junio 2016.	80%
------	---	---	-----

Vale la pena mencionar que la Oficina de Control Interno realizó una depuración y revisión detallada de todas las no conformidades asociadas a las auditorías técnicas desde el año 2012, para lo cual durante todo el mes de diciembre se organizaron reuniones y divulgaciones mediante correo electrónico.

De acuerdo al ejercicio anterior, el PMP técnico del proyecto cerró el año 2015 con 7 no conformidades en estado "Cerrado", 14 en estado "Pendiente" y 11 en "Abierto"; por tal motivo y de acuerdo a las revisiones realizadas en la auditoría, el PMP actualmente está compuesto por 18 no conformidades en estado "Cerrado" y 7 en estado "Pendiente", lo que evidencia un avance significativo y la gestión por parte de la interventoría y la supervisión.

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

Tabla 9 – Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	10/03/2016	8:00 a.m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	10/03/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa, técnica y financiera.	10/03/2016	9:30 a.m.
Recorrido al Corredor Concesionado (por definir tramos)	11/03/2016	8:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	11/03/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	11/03/2016	5:00 p.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Intervial en la ciudad de Pereira. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la Agencia.

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

- Pendientes ambientales, prediales y jurídicos del proyecto.
- Estado actual y avance en las obligaciones de los otrosíes No. 12 y 14
- Acciones a implementar por el alto índice de accidentalidad en la vía
- Documentación y actividades adelantadas para el posible tribunal de arbitramento.

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

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas de la interventoría, se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; de igual manera, se entregan registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

5.2 Descripción del proyecto a auditar

La concesión vial Armenia – Pereira – Manizales es un corredor vial de 189 km aproximadamente, cuales están divididos en 8 tramos de la siguiente manera, aunque es preciso mencionar que el tramo 4 ya no está dentro del alcance de la concesión, razón por la cual no se especifica a continuación:

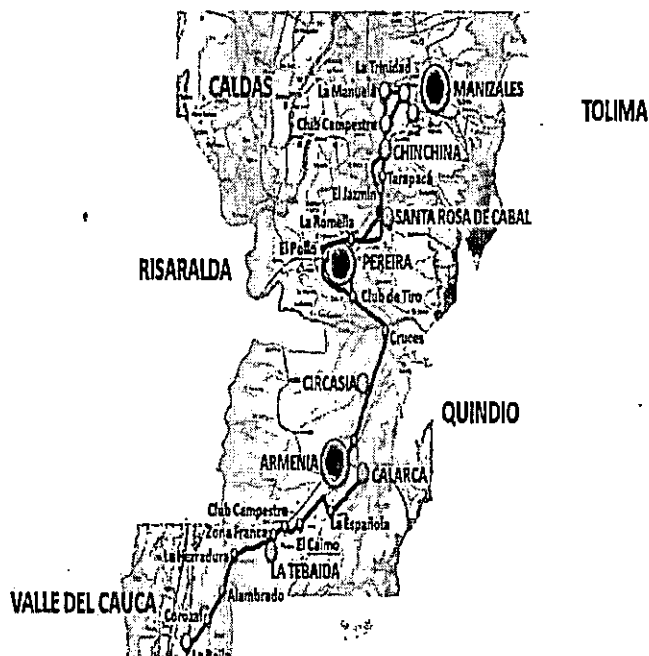
- Tramo 1: está subdivido en 6 subtramos:
 - Chinchiná – La Yé
 - La Yé – La Trinidad
 - La Yé – La Manuela
 - La Manuela – La Trinidad
 - La Trinidad – La Uribe
 - Chinchiná – Cenicafé
- Tramo 2: corredor comprendido entre Armenia – Río Barbas – Club del tiro
- Tramo 3: Variante sur de Pereira
- Tramo 5: está subdivido en 5 subtramos:
 - Club del tiro - Pereira
 - Avenida del ferrocarril
 - Dosquebradas - Chinchiná
 - Variante Santa rosa de cabal

- La Trinidad – La Uribe
- Estadio – El jazmín
- Tramo 6: corredor comprendido entre el Mandarino – La Romelia – La Postera
- Tramo 7: corredor comprendido entre la Paila – Calarcá. Está subdivido en 4 subtramos:
 - La Paila – Club Campestre
 - Club Campestre – El Caimo
 - La Española – El Caimo
 - La Española – Calarcá
- Tramo 8: está subdivido en 2 subtramos:
 - Variante troncal de occidente (Pereira – Dosquebradas)
 - Variante troncal de occidente (Santa rosa –Chinchiná)

Fuente: Informe mensual de Interventoría – Enero de 2016.

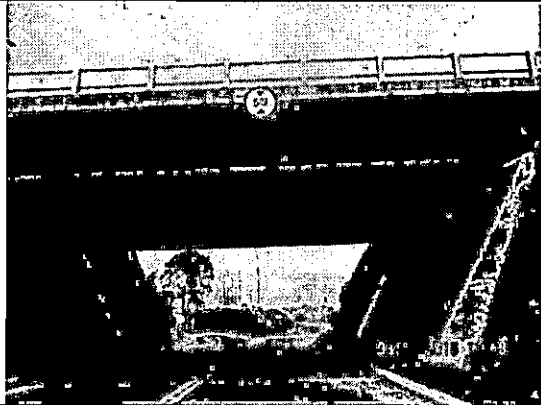
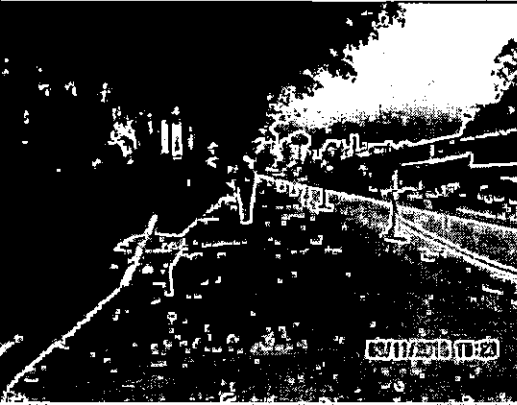
De igual manera, el proyecto cuenta con siete (7) estaciones de peaje, dos (2) básculas de pesaje – una dinámica y una estática-, cuatro (4) centros de atención al usuario, un (1) centro de control operacional, entre otros.

Ilustración 1- Mapa del proyecto



Fuente: Informe mensual de Interventoría – Enero de 2016.

Dentro de la ficha técnica del proyecto se informa que se encuentra en un 99.50% de avance, el cual hace referencia a las actividades que se están ejecutando en el otrosí No. 12 y 14, los cuales fueron adicionales del contrato de concesión y tiene fecha de finalización el 15 de marzo y 24 de mayo respectivamente.

Foto 1. Circasia 1½ (PR4+850)	Foto 2. Tramo 7: La Palla - Calarcá
	
<p>Ramales de acceso y salida de la Avenida Rincón Santo – Alcance Otrosí No. 12</p>	<p>Construcción de pavimento en concreto – Alcance Otrosí No. 14</p>

Cabe resaltar que dentro del alcance del proyecto ya se encuentra terminado la construcción de 63,7 km de doble calzada y 169 km de rehabilitación. Actualmente se encuentra en actividades de operación y mantenimiento, las cuales se hace seguimiento mediante un cronograma de ejecución aportado por el concesionario.

Adicional a la información anterior, se tiene pendiente la contratación y ejecución de 3 puentes peatonales resultado de una solicitud de la ANLA, ejecutar un puente sobre la quebrada el rosario, ubicar la bocatoma de Finlandia y realizar actividades relacionadas a compensaciones, reforestaciones y saneamiento en varias zonas requeridas.

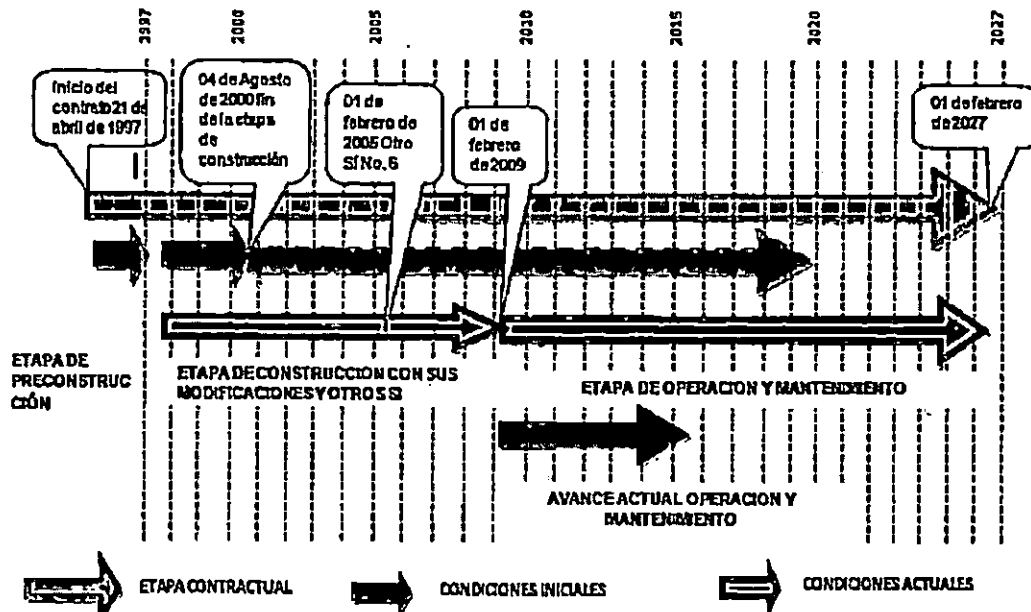
Por último, y debido a un hallazgo No. 650-226 de la Contraloría General de la República, la interventoría, la Agencia y una firma externa, han realizado una evaluación por ajuste del IPC en el modelo financiero del proyecto incluyendo la cuantificación del mismo, de tal forma que se está a la espera de respuesta del concesionario y las acciones sobre el particular.

5.3 Temas abordados de manera específica:

5.3.1 Pendientes ambientales, prediales y jurídicos del proyecto.

El proyecto Armenia – Pereira – Manizales se encuentra en etapa de operación y mantenimiento desde el año 2009 como se muestra en la gráfica que más adelante se incorpora, razón por la cual en los años siguientes han quedado actividades a cargo del concesionario y de la Agencia que no se han ejecutado, las cuales son de suma importancia que se gestionen.

Ilustración 2- Esquema contractual del proyecto



Fuente: Informe mensual de Interventoría – Enero de 2016.

A continuación se hace un resumen de las actividades más importantes y su respectivo seguimiento:

- Pendientes ambientales:

1. Documento inversión 1%: Es una obligación mediante decreto 1900 de 2006, en virtud de la cual el concesionario debe implementar un plan de inversión en el área de influencia del proyecto, en especial frente a lo relacionado con la cuenca hidrográfica del sector, razón por la cual se deberá cumplir un cronograma de actividades durante la etapa de construcción.

Sobre el particular, se informa que el concesionario contrató a una firma externa que está al tanto del cumplimiento de las obligaciones, dentro de las cuales se evidenció la reforestación de la Variante sur y Circasia 1½; sin embargo, no se tiene un cronograma claro de ejecución del concesionario, por lo que se solicita hacer seguimiento detallado de las actividades y avances del mismo.

2. Cumplimiento de las obligaciones – ANLA: Se evidencia que, a la fecha, la interventoría lleva un cuadro de seguimiento de las acciones a realizar respecto de las solicitudes por parte de la ANLA, las cuales son resultado de incumplimientos de las obligaciones de las 4 licencias que el proyecto tiene vigentes.

Adicionalmente, se conocen de antemano las sanciones que se han imputado al proyecto, dentro de las cuales se puede mencionar la impartida mediante Auto 597 del 25 de febrero de 2016, en donde se registra que el concesionario realizó ocupación de un cauce sin modificar la licencia ambiental en su momento.

Por lo anterior, y en vista de que muchas de las obligaciones no tienen una fecha estimada de cumplimiento, se recomienda a la interventoría realizar un seguimiento detallado del tema, conceptuando las inconformidades encontradas, al igual que elaborar un cronograma de ejecución de tal manera que se dé prioridad y celeridad al tema.

- Pendientes prediales:

1. Saneamiento predial: Es una de las actividades que se ha adelantado por parte de la interventoría, en donde mediante mesas de trabajo semanales con el concesionario, se ha venido actualizando la sábana predial del proyecto mediante una matriz con las características de cada predio y las gestiones de adquisición de los mismos.

Al respecto, es importante mencionar que, por parte de la Agencia y/o el concesionario, no se han entregado oportunamente las fichas prediales, razón por la cual existen aún incongruencias y por ende, no se tiene claridad financiera sobre algunos predios, al igual que el conocimiento de los procesos que se adoptaron como expropiaciones, cesiones, entre otros.

Cabe resaltar que, debido al adicional 2 al contrato de interventoría, se contrató bajo la modalidad de tiempo completo un especialista predial que avanzó sobre este tema hasta el 29 de febrero de 2016, por lo cual desde tal fecha no se ha realizado seguimiento ni actualización de la sábana. De igual manera, se evidencia que la abogada jurídica predial de la Agencia no participa activamente en los planes de regularización ni realiza actividades sobre los pendientes prediales.

Por lo anterior, es necesario que se sigan realizando actividades al respecto por parte del supervisor, interventoría y actores relacionados, al igual que se dé prioridad al tema para llegar a datos congruentes y claros para las partes.

2. Gestión predial a cargo del concesionario: Contractualmente el concesionario tiene dentro de sus obligaciones la gestión predial sobre el corredor, en donde debe realizar y agilizar todos los trámites necesarios para la adquisición de los predios.

La interventoría comenta que el concesionario ha emitido en varias ocasiones cuentas de cobro por la gestión predial realizada, las cuales no han sido aprobadas debido a que faltan soportes y claridad en los valores allí plasmados. Además, no se especifica a qué predios está relacionado ni cuales hacen falta por legalizar.

Adicionalmente, debido a que no se tiene una sábana predial completa y aceptada por el concesionario y la interventoría, existe una subcuenta para predios de aproximadamente \$9.940 millones de los cuales faltan por ejecutar \$8.880 millones.

- Pendientes jurídicos:
 1. **Fallo puente sobre la quebrada el Rosario:** Debido a una acción popular se solicitó la construcción del puente para mejorar las condiciones de movilidad de los pobladores de la zona; sin embargo, se evidencia que a la fecha no se ha realizado ésta actividad a la cual debe darse cumplimiento, en función del fallo a favor del municipio.

Al respecto se comenta que el concesionario podría realizar dicha obra, pero no se evidencia gestión ni avance sobre el tema, razón por la cual es necesario definir el tema y dar trámite.

2. **Traslado bocatoma de Finlandia:** Debido a una acción popular se solicitó el traslado de la bocatoma debido a varios inconvenientes que se estaban generando en la zona; sin embargo, el concesionario realizó un estudio en el que comprobó que no es necesario el traslado ya que afectaría el sistema hidráulico actual.

Por tal motivo, es necesario realizar seguimiento sobre el particular de tal manera que se ejecuten las obras a que haya lugar.

3. **Demandas y procesos judiciales del proyecto:** Se evidencia que la interventoría recopiló en una matriz las demandas y demás procesos judiciales que están en curso relacionados con el proyecto, de tal manera que se tenga un control sobre las acciones a tomar y la incidencia que tienen para la correcta ejecución del mismo.

Se recomienda realizar seguimiento y actualización sobre el tema, al igual que socializar con la Agencia y con el concesionario de tal manera que se tenga la información completa para todos los interesados.

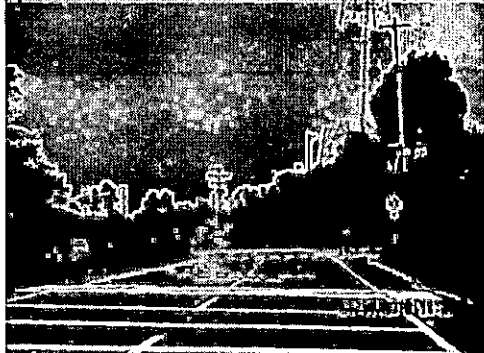

5.3.2 Estado actual y avance en las obligaciones del otrosíes No. 12 y 14

- **Otrosí No.12:** Como se evidencia en el contrato y los documentos adicionales, el otrosí No. 12 tiene como alcance la construcción de los ramales de acceso y salida de la avenida Rincón Santo (Circasia 1½), la intersección en la Avenida Ferrocarril y los estudios y diseños del puente peatonal “Bosques de la acuarela”.

Una vez verificados los pendientes con la interventoría, se comenta que aunque existe un avance del 98% y sólo quedan por entregar unos detalles puntuales, no se dio una aprobación oficial de los estudios y diseños de Circasia 1½ ni de la intersección en la

Avenida Ferrocarril. Por tal motivo, se evidencia una falla en el procedimiento por parte de la interventoría, la cual está siendo subsanada mediante el acta de recibo de obra, de tal forma que no será aprobada y firmada hasta que no se entreguen todos los documentos requeridos ni se hagan las modificaciones en especificaciones por parte del concesionario tales como la construcción de un paradero, entrega de planos record, acta de redes, entre otros.

A pesar de la medida adoptada por la interventoría, es importante resaltar que la función de la misma es dar concepto y seguimiento oportuno sobre las actividades que ejecutará el concesionario, informando a la Agencia sobre los posibles riesgos que afecten la calidad y correcto funcionamiento del proyecto.

Foto 3. Circunvalación 1½ - PR4+850	Foto 4. Circunvalación 1½- PR4+850
	
<p>Ramales de acceso y salida de la Avenida Rincón Santo – Alcance Otrosí No. 12</p>	<p>Ramales de acceso y salida de la Avenida Rincón Santo – Alcance Otrosí No. 12</p>




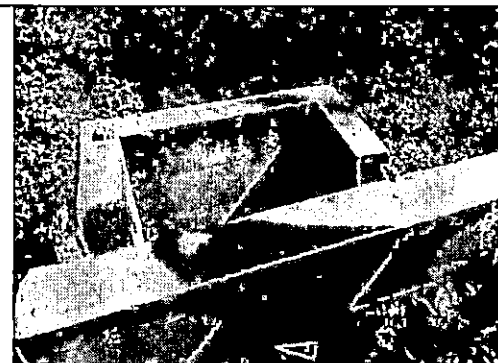
Respecto a los estudios y diseños del puente “Bosques de la acuarela”, se informa que la interventoría ha conceptualizado sobre los mismos y se está a la espera de respuesta por parte del concesionario, adoptando las recomendaciones planteadas.

Por último, es necesario mencionar que la fecha de finalización del otrosí No. 12 es el 15 de marzo de 2016 y de acuerdo al plan de contingencia que adoptó la interventoría, se hace evidente resaltar que es necesario llegar a acuerdos y ejecutar las actividades pendientes por parte del concesionario, y de esta manera cumplir con el plazo establecido contractualmente.

- **Otrosí No.14:** Respecto al otrosí No. 14, podemos afirmar que tiene como alcance la rehabilitación de 8.66 km en el tramo 7 del proyecto, el plazo de finalización es el 24 de mayo de 2016 y el avance reportado por la interventoría es del 97%, considerando que las actividades con mayor peso son la colocación de carpeta asfáltica y concreto hidráulico.

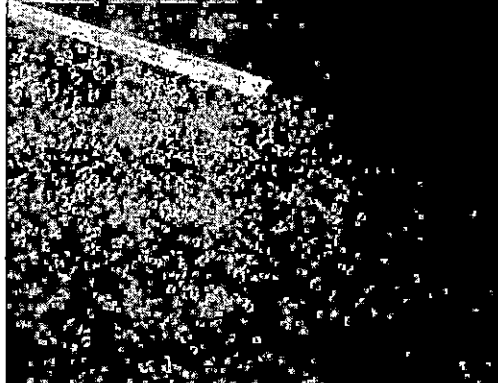



De igual manera, se informa que ya fue firmado por las partes el otrosí No. 15 el cual contempla 0.84 km restantes de rehabilitación, los cuales tendrán que ser entregados el mismo 24 de mayo.

Se verificó en visita de obra el sector, evidenciando que efectivamente el concesionario está ejecutando actividades como perfilación y acabado del tramo de pavimento rígido, sellado de juntas, realce de un tramo debido a una alcantarilla, topografía, manejo de tráfico en la zona, colocación de señalización preventiva, entre otros.

<p>Foto 5: Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 	<p>Foto 6: Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 
<p>Construcción de pavimento en concreto – Alcance Otrosí No. 14</p>	<p>Construcción de pavimento flexible – Alcance Otrosí No. 14</p>
<p>Foto 7: Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 	<p>Foto 8: Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 
<p>Realce de alcantarilla – Alcance Otrosí No. 14</p>	<p>Construcción de alcantarilla – Alcance Otrosí No. 14</p>

Aunque se verificó que la interventoría realiza controles de calidad a los materiales y el cumplimiento de las especificaciones técnicas en las obras, se observó que en el pavimento flexible la capa de rodadura presenta zonas con segregación de material, el cual podría deberse a fallas en la compactación; además, es necesario mejorar el terminado del pavimento rígido y sellar todas las juntas faltantes.

De igual manera, es necesario terminar la señalización vertical en todo el tramo, hacer la transición para el acceso en Potosí, construcción de una alcantarilla y realizar las rampas de acceso en varios puntos.

<p>Foto 9. Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 	<p>Foto 10. Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 
<p>Segregación de material en pavimento flexible</p>	<p>Terminado irregular en pavimento rígido. Ahuellamiento</p>
<p>Foto 11. Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 	<p>Foto 12. Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 
<p>Falta instalación de señalización vertical en tramo intervenido</p>	<p>Falta instalación de señalización vertical en tramo intervenido (pavimento rígido)</p>

Por último, es importante mencionar que el concesionario inició obra antes de la firma del otrosí No. 15 y esto se pudo corroborar en visita de obra, ya que sólo queda por rehabilitar 200 m de los 0.84 km del alcance.

5.3.3 Acciones a implementar por el alto índice de accidentalidad en la vía


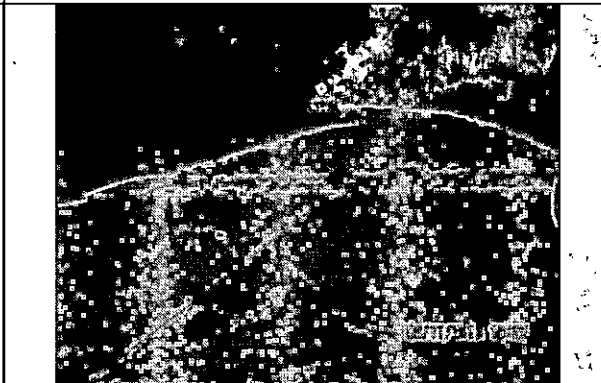
De acuerdo a lo reportado en los informes mensuales de la interventoría, es notable el número de accidentes que se presenta en el proyecto (en especial en los tramos 1, 5 y 7), en donde se evidencia que entre enero de 2015 a enero de 2016 se incrementó en un 43.8%.

Al respecto, se informa que efectivamente es uno de los temas prioritarios en la ejecución del proyecto y como resultado de las dos auditorías de seguridad vial realizadas por la interventoría, se han analizado que las causas más recurrentes que originan accidentalidad como son las altas

velocidades, el diseño geométrico, falta de señalización horizontal y vertical, demarcación, cruces, retornos inseguros e ilegales y falta de operativos de control por parte de la Policía de carreteras.

Por tal motivo, se han realizado acciones que mitiguen estas situaciones como colocación de radares pedagógicos, entrega de volantes a los usuarios, implementación de conos y resaltos en zonas donde el índice de accidentalidad es mayor, entre otros

Aunque en la visita de obra se evidenció que se están implementando varias acciones, se recomienda analizar en detenimiento causas adicionales que propicien accidentes en la vía, considerando que es obligación del concesionario operar y mantener un corredor vial seguro para los usuarios, así como realizar periódicamente actividades que mejoren dicho aspecto e informar oportunamente acciones que no son de su competencia para el trámite correspondiente.

Foto 13. Tramo 2: Armenia – Club de tiro	Foto 14. Tramo 7: La Palla - Calarcá
	
Retornos inseguros y señalizados en la vía	Construcción de resaltos que ayudan a disminuir la velocidad en los usuarios. Falta demarcación

5.3.4 Documentación y actividades para el posible tribunal de arbitramento

Una vez verificado el estado actual de PMI, para el hallazgo No. 650-226 de la Contraloría general de la República se realizó una evaluación por ajuste del IPC en el modelo financiero del proyecto incluyendo la cuantificación del mismo, de tal forma que se está a la espera de respuesta del concesionario y las acciones sobre el particular.

De acuerdo a lo informado por el supervisor y lo conversado en el plan de regularización del 2 de marzo de 2016, se verifica que efectivamente la Agencia tiene argumentos suficientes en donde se evidencia que la TIR del proyecto se cumplió en 2015, razón por la cual es necesario congelar los dineros excedentes a cargo del concesionario e iniciar un proceso conciliatorio.

En caso de no ser posible y anteponiendo los intereses del Estado, será necesario iniciar un tribunal de arbitramento en donde se expongan las pretensiones de cada parte, dentro de las cuales se encuentran CAPEX, IPC, hechos cumplidos, entre otros.

Debido a que la coyuntura de este tema, se recomienda a la interventoría estar presta a realizar oportunamente las justificaciones y/o conceptos adicionales en cada uno de los temas planteados anteriormente, en caso de ser requerido por la Agencia como apoyo y asesoramiento en el tema.

Además, hacer los respectivos controles y la trazabilidad de todo el proceso, partiendo del principio de la defensa de la entidad y los intereses del Estado.

6. 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 Consorcio Intervial en los años anteriores, en donde se denotan las actuaciones progresivas de la interventoría ya que puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento fueron aplicadas para un mejoramiento continuo.

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

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Intervial para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **70.08** sobre 100, resultado global, realizada el mes de marzo de 2016.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en febrero de 2014 al Consorcio Intervial:

Tabla 10 – Resultados de calificación MED de febrero de 2014

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
Nombre Proyecto Concesión		Armenia - Pereira - Manizales				
Nombre Interventoría del proyecto		Consorcio Intervial				
No. Contrato Interventoría		375 de 2013				
Fecha de Evaluación		19 de Febrero de 2014				
Calificación desempeño de Interventoría						
Id	Componente					
01	Gestión Administrativa	65,59				
02	Gestión Técnica	79,90				
03	Gestión Financiera	67,13				
04	Gestión Jurídica	82,50				
05	Gestión de Aforo y Recaudo	73,76				
06	Gestión Ambiental	47,46				
07	Gestión Social	60,91				
08	Gestión Predial	66,69				
Promedio General =		67,99				

Para la presente auditoría realizada en marzo de 2016, se presenta la segunda medición bajo los parámetros de la matriz MED con la siguiente calificación:

Tabla 11 – Resultados de calificación MED de marzo de 2016

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa					70,31
02	Gestión Técnica					69,25
03	Gestión Financiera					71,83
04	Gestión Jurídica					67,77
05	Gestión de Aforo y Recaudo					74,63
06	Gestión Ambiental					71,38
07	Gestión Social					67,72
08	Gestión Precl					67,72
Promedio General =		70,08				

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

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

El responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – de tal forma que se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas; y debe ser remitido al correo electrónico mforero@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 10 y 11 de marzo de 2016, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la 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 Agencia 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 marzo de 2016, así:

6.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 70.31

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos exigidos por la Agencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control. Las oficinas que tienen se encuentran ubicados en la ciudad de Pereira, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar y debido a su cercanía con el proyecto les permite acceder rápidamente al corredor para el cumplimiento de sus funciones. De igual manera, se observa que el logo de la Agencia vigente está presente en los recursos físicos de la obra y la oficina de la interventoría, al igual que en las camionetas y EPP's del personal.

Aunque el Consorcio Intervial no cuenta con certificados de calidad ICONTEC, la casa matriz (Cali y Mayor y Asociados S.C) tiene un sistema de calidad definido, el cual es adoptado mediante la

implementación de formatos, plantillas, procedimientos, entre otros; sin embargo, se informa que no se realiza seguimiento al plan de calidad del concesionario, razón por la cual se solicita se incluya dentro de las actividades de la interventoría y se generen procedimientos de control.

La correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina y ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. Para tal fin, cuenta con herramientas al interior, como cuadros con semáforos que alertan plazos máximos de respuesta, aplicativos mediante Excel online, servidores, entre otros.

Se verifica que la página web del concesionario cuenta con información importante acerca del proyecto, distintas líneas de atención y datos relevantes como beneficios que tienen los usuarios tales como turismo, valor de los peajes, entre otros; sin embargo, es necesario verificar la excesiva publicidad que tiene y la posibilidad que brinda a los usuarios para pautar con ellos.

Por otro lado, la página web de la Interventoría, se observa que es una plataforma de una de las empresas que componen el Consorcio Intervial, razón por la cual se presentan todos los proyectos que tienen a su cargo, haciendo que se dificulte su búsqueda al no ser una página web exclusiva para el proyecto de Armenia – Pereira - Manizales. De igual manera, se evidencia que la información que contiene es incompleta, ya que no se muestran fotografías actualizadas del proyecto, ni se mencionan las actividades que se están realizando en el corredor; además, no permite revisar las cámaras que tiene el proyecto en tiempo real ni la documentación relacionada.

Respecto a la entrega del Informe mensual de la interventoría, se analiza que se está entregando oportunamente y dentro de los tiempos establecidos contractualmente.

6.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 69.25

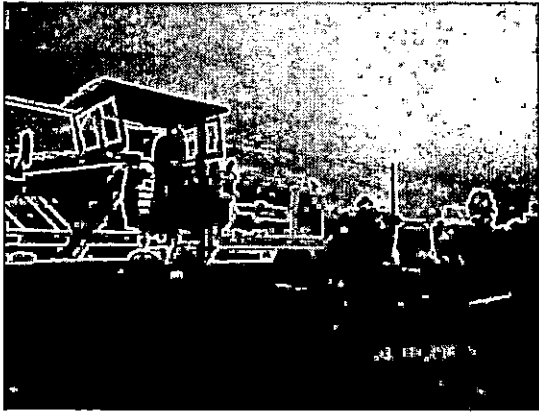



En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de mantenimiento, control en peajes, control en básculas, medición de índice de estado del corredor e intervenciones constructivas que adelanta el concesionario en sitios puntuales.

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 parcial a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación.

Por la etapa en la cual se encuentra el proyecto, se tienen programados comités operativos cada 15 días y comités contractuales cada mes, en los cuales participa la interventoría, el concesionario y el supervisor de la Agencia. En ellos se analizan temas pendientes, intervenciones puntuales que solicita la interventoría, mantenimiento del corredor, entre otros.

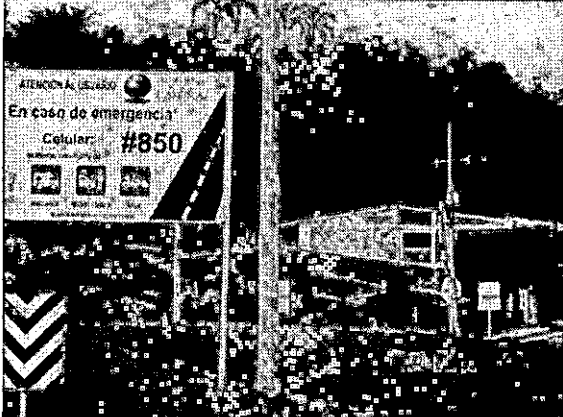



Cabe resaltar la labor que está llevando a cabo la interventoría, ya que mediante la implementación de formatos, los inspectores dejan evidencia de lo observado en obra y se informa oportunamente al concesionario sobre los daños y/o correcciones que se necesitan en el corredor. Respecto a lo anterior, se recomienda modificar las descripciones en los formatos, ya que se observó que en muchos se menciona "a criterio del inspector", lo que conllevaría a subjetividades.

De lo anterior y mediante visita de obra, se pudo observar que el concesionario estaba realizando varias de las actividades, como se muestra a continuación:

<p>Foto 15. Tramo 3 - PR 250</p> 	<p>Foto 16. Tramo 3 - PR 250</p> 
<p>Mantenimiento correctivo - parcheos</p>	<p>Mantenimiento correctivo - parcheos</p>
<p>Foto 17. Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 	<p>Foto 18. Tramo 7: La Paila - Calarcá</p> 
<p>Atención a usuarios – carro grúa</p>	<p>Mantenimiento rutinario – limpieza de rocería</p>

A pesar del seguimiento y las actividades que está realizando el concesionario, se evidencia ausencia de demarcación en algunos tramos concesionados al igual que las estructuras hidráulicas, tramos de vía con varias fisuras continuas tratadas o mucho parcheos que reducen el estado de transitabilidad de la vía, vallas informativas de líneas de atención al usuario sin el logo de la ANI. De igual manera, se verificó el estado del poste SOS No. 71 sin obtener comunicación con los encargados.

Por lo anterior, se sugiere a la interventoría incluir estas actividades en el cronograma de mantenimiento anual, implementar procedimientos de control y solicitar las correcciones pertinentes al concesionario.

<p>Foto 19. Peaje Circasia</p> 	<p>Foto 20. Tramo 3: Variante sur de Pereira</p> 
<p>Valla informativa sin logo de la ANI</p>	<p>Estructuras hidráulicas sin pintura reflectiva</p>
<p>Foto 21. Tramo 2: Armenia – Club de tiro</p>	<p>Foto 22. Tramo 3: Variante sur de Pereira</p>
	
<p>Tramos de vía con parcheos continuos</p>	<p>Poste SOS No. 71 sin funcionar</p>

Por último se evidencia que a pesar de las dos auditorías de seguridad vial, el índice de accidentalidad en el corredor alto principalmente en los tramos urbanos. Por tal motivo, se recomienda darle prioridad a este tema e incluir en la siguiente auditoría un análisis de las causas que generan accidentes en la vía, cuantificarlos y generar acciones de mejora que efectivamente disminuyan considerablemente este factor, de tal fin que se implementen las medidas por parte del concesionario.

6.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 71.38

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos ambientales, se hace revisión de las acciones a las que está obligado el concesionario y se presenta seguimiento en cada informe mensual.

Actualmente la interventoría está realizando actividades de acompañamiento a la concesión para el cumplimiento de lo requerido por la ANLA en sus diferentes Autos, considerando que el proyecto cuenta con 4 licencias ambientales. Al respecto, es necesario que la interventoría lidere este proceso y se adopten eficaces que permitan que las actividades que se tienen pendientes se realicen, de tal fin que se genere un cronograma de compromisos por parte de los responsables.

Respecto al seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, se verifica que los responsables utilizan el mismo formato el cual contiene casillas de seguimiento muy general. Por tal motivo, es necesario que la interventoría dentro de su plan de calidad, implemente formatos separados para cada componente, en donde se especifique con claridad los aspectos que se requieren cumplir por parte del concesionario.

Respecto a las muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua y ruido generados en el proyecto, la interventoría informa que se realizan muestras aleatorias con el fin de corroborar lo informado por el concesionario, de tal manera que se cumpla con lo estipulado en la licencia ambiental.

De igual manera, es importante resaltar la calidad de la información plasmada en el informe mensual de la interventoría, la cual es bastante explicativa y contiene datos representados mediante tablas y gráficas, lo que permite conocer con claridad el estado actual del proyecto.

6.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 67.72

Es una de las actividades que la interventoría ha adelantado en los últimos meses, y principalmente en el adicional 2, debido a que se destinó unos recursos en la contratación de un especialista predial que adelantó la actualización de la sábana predial al proyecto, mediante mesas de trabajo semanales con el concesionario.

Esta actividad se realizó debido a que la Agencia y/o el concesionario no han entregado oportunamente las fichas prediales, razón por la cual existen predios que no se tiene claridad financiera sobre los mismos, al igual que no ha sido posible llevar un control gráfico de la adquisición de los predios a lo largo del corredor vial por parte de la interventoría.

De igual manera, se verifica que a la fecha se ha desembolsado sólo el 11% de los recursos destinados a la gestión predial del proyecto, debido a que no se evidencia documentación que soporte los montos solicitados por el concesionario para pago.

Respecto al avance que tiene este componente y en vista de los pendientes que se tienen sobre el mismo, es importante que la interventoría dé prioridad a gestionar y ayudar a la solución de varias de las falencias encontradas, que si bien se presentaron en el anterior contrato de interventoría, es necesario concluir. Además, implemente un plan de contingencia para continuar con el control de este componente, mediante la contratación de un especialista en el tema o crear una distribución de cargas al interior de la interventoría.

6.1.5 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 71.83

En visita se evidencia que la interventoría cumple con los tiempos establecidos contractualmente y entrega la información actualizada en cada uno de los informes mensuales, contrastando los datos entregados por la fiducia (recaudo) y comparándolos con los obtenidos en los aforos realizados mensualmente. De acuerdo a lo anterior, presenta resultados y análisis de las cifras mediante gráficas y recomendaciones.

Se informa que el concesionario actualmente no presenta ninguna deuda producto de la financiación del proyecto, y al ser un contrato superavitario, los gastos relacionados a la operación y mantenimiento están cubiertos en su totalidad. De igual manera, se verifica que se ha realizado inversiones importantes en la actualización de los sistemas de recaudo en los peajes ya que presentaban bajo nivel de confiabilidad, haciendo que los datos arrojados no fueran congruentes con los de la interventoría.

Por último y aunque no se presenta certificado SARLAFT por parte de la interventoría, la fiducia expide un comunicado en donde se explica que se verifica constantemente la transparencia de los ingresos que tiene el concesionario. Además, la interventoría generó formatos de seguimiento sobre el tema, los cuales se verificarán si se están implementando por parte de la fiducia.

6.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 74.63


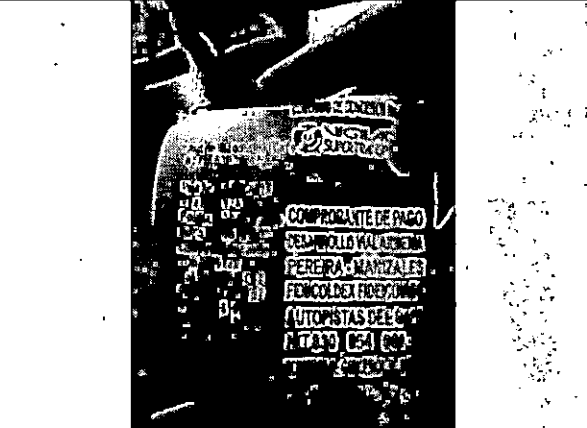


En este componente se pudo observar un adecuado control y seguimiento desde el punto de vista de operación a los peajes que maneja la concesión, en donde se cuenta con los equipos, organización, personal y tecnología necesaria para agilizar el recaudo de cada uno de los peajes.

En la visita se verificó el funcionamiento del peaje Circasia, el cual aunque no es el más transcurrido, representa el 22% del recaudo de la concesión. Se observó que cuenta con 5 carriles,

cada una con cámaras de entrada y salida tanto de la concesión como de la interventoría, además de mecanismos de identificación de carros públicos (Ley 787 de 2002).





Es importante resaltar que el peaje tiene excesiva publicidad en los elementos que componen la caseta de peaje, al igual que vallas informativas con logo de la ANI en los dos sentidos. Al respecto, es necesario que se verifique y regule este tema, al igual se corrobore si estos elementos podrían considerarse causas que afecten la seguridad vial del corredor.

Aunque los peajes denotan un adecuado manejo, los equipos de pesaje, casetas, básculas y operación del mismo generan un buen servicio de control de pesaje; se recomienda verificar el estado de pintura y señalización en el área aferente a las casetas para así cumplir las especificaciones del manual de señalización vial.

<p>Foto 23. Peaje Circasia</p>	<p>Foto 24. Peaje Circasia</p>
	
<p>Estado de la infraestructura del peaje</p>	<p>Boletería Peaje Circasia</p>
<p>Foto 25. Peaje Circasia</p>	<p>Foto 26. Peaje Circasia</p>
	
<p>Estado de demarcación del peaje</p>	<p>Publicidad excesiva en el peaje</p>

Respecto al control que se tiene sobre las básculas (tanto la dinámica como la estática) se denota una buena operación en las mismas con equipos confiables, procedimientos acertados, calibración al día y operación acertada en la atención del tráfico pesado del corredor, de igual manera que se está cumpliendo adecuadamente con el procedimiento establecido y se están ejecutando los mantenimientos periódicos de los equipos.

La interventoría cuenta con cámaras dentro de la estación de pesaje, de tal forma que se verifica que se estén cumpliendo con las obligaciones contractuales a cargo del concesionario y se realiza un control exhaustivo del tema. En el mismo sector, se observa una estación de la Policía de carreteras que controla y brinda apoyo en esta labor.

<p>Foto 27. Báscula de pesaje Calarcá</p> 	<p>Foto 28. Báscula de pesaje Calarcá</p> 
<p>Operación de la báscula dinámica</p>	<p>Operación de la báscula estática</p>
<p>Foto 30. Báscula de pesaje Calarcá</p> 	<p>Foto 31. Báscula de pesaje Calarcá</p> 
<p>Oficina de control y operación de las básculas</p>	<p>Estación de la Policía Nacional de Carreteras</p>



6.1.7 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 67.77

Se observa que la interventoría ha realizado un trabajo de recopilación y organización de todas las demandas y demás procesos abiertos que tiene el proyecto, considerando en cada uno los responsables y el estado en el que se encuentra; sin embargo, se verifica que no se está transmitiendo esta información mediante correspondencia o comités, de tal manera que no se alerta a la Agencia sobre posibles acciones que podrían afectar el proyecto producto de algún proceso judicial. Por tal motivo, es importante que se realice seguimiento y control oportuno de tal fin que se tomen las precauciones y se adopten medidas preventivas al respecto, al igual que informar a todos los implicados.

Por otro lado, se construyó una matriz de riesgos del proyecto la cual abarca de una manera general las actividades que actualmente se están realizando, con su respectiva cuantificación. Al respecto es necesario que la interventoría realice seguimiento permanente de la matriz e informe oportunamente a la Agencia.

Es importante que en este componente se lleve un control de los documentos y se ingrese oportunamente al sistema de gestión documental de la interventoría, al igual que digitalizar los que se consideren necesarios. Esto con el fin de garantizar que la permanencia de la información.

Por último, cabe resaltar la gestión que ha realizado la interventoría en la creación de capacitaciones periódicas al interior de la misma, informando cuáles son las responsabilidades y obligaciones de cada uno de los integrantes, creando transmisión de conocimiento para todos.

6.1.8 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 67.72

Se pudo observar un adecuado control y seguimiento al respecto, mediante la inclusión en el informe mensual del conteo de personal y atención al ciudadano en los CAU's, listado de asistencia y registro fotográfico de las diferentes reuniones que comprometen este componente, encuesta de satisfacción de los usuarios de la vía, y en general todas las actividades que requieren del acompañamiento de la interventoría como son en temas prediales y ambientales.

Es necesario incluir los indicadores que miden la gestión social e informar oportunamente los pendientes por parte del concesionario, de tal fin que se cree una herramienta de seguimiento sobre el tema.



7. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

7.1 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:

7.1.1 Para la Interventoría

1. Realizar seguimiento al plan de calidad del concesionario, de tal manera que se generen procedimientos de control y formatos sobre el mismo.
2. La página web de la Interventoría es una plataforma de una de las empresas que componen el Consorcio Intervial, razón por la cual se presentan todos los proyectos que tienen a su cargo, haciendo que se dificulte su búsqueda al no ser una página web exclusiva para el proyecto de Armenia – Pereira - Manizales. De igual manera, se evidencia que la información que contiene es incompleta, ya que no se muestran fotografías actualizadas del proyecto, ni se mencionan las actividades que se están realizando en el corredor; además, no permite revisar las cámaras que tiene el proyecto en tiempo real ni la documentación relacionada.
3. Es necesario que la interventoría dentro de su plan de calidad, implemente formatos separados para cada componente (seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial), en donde se especifique con claridad los aspectos que se requieren cumplir por parte del concesionario.
4. Modificar las descripciones en los formatos utilizados por los inspectores en sus recorridos del proyecto, ya que se observó que en muchos se menciona "a criterio del inspector", lo que conllevaría a juicios subjetivos.
5. Incluir los indicadores que miden la gestión social e informar oportunamente los pendientes por parte del concesionario, de tal fin que se cree una herramienta de seguimiento sobre el tema.
6. Requerir al concesionario que se realicen las mejoras y/o correcciones encontradas en la visita de obra e incluir estas actividades en el cronograma de mantenimiento anual. Estas son:

- a. Otrosí No. 14: Mejoramiento de la capa de rodadura del pavimento flexible ya que se observa zonas con segregación de material, el cual podría deberse a fallas en la compactación; además, es necesario mejorar el terminado del pavimento rígido y sellar todas las juntas faltantes. De igual manera, es necesario terminar la señalización vertical en todo el tramo, hacer la transición para el acceso en Potosí, construcción de una alcantarilla y realizar las rampas de acceso en varios puntos.
- b. Tramo 2 y 3: Se evidencia ausencia de demarcación en algunos tramos concesionados al igual que las estructuras hidráulicas, tramos de vía con varias fisuras continuas tratadas o mucho parcheos que reducen el estado de transitabilidad de la vía, vallas informativas de líneas de atención al usuario sin el logo de la ANI. De igual manera, se verificó el estado del poste SOS No. 71 sin obtener comunicación con los encargados.

7.1.2 Para la supervisión

1. Ayudar a la solución de varias de las falencias en el tema predial, de tal suerte que se realice un seguimiento oportuno sobre la entrega de las fichas prediales y la actualización de la sábana predial por parte del concesionario. De igual manera, informar y gestionar dentro de la Agencia la situación con la abogada jurídica predial, debido a que se evidencia que no participa activamente en los planes de regularización ni realiza actividades sobre los pendientes prediales.
2. Gestionar con el concesionario y realizar seguimiento a los compromisos sobre el cumplimiento del programa de inversión del 1%, al igual que las obligaciones que se tienen frente a las solicitudes por parte de la ANLA de las 4 licencias ambientales que tiene el proyecto, de tal manera que se tomen acciones frente a los mismos.
3. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP, referido a las recomendaciones de las auditorías anteriores (desde diciembre de 2012) que hasta el momento se mantienen en el proyecto.

7.2 Recomendaciones

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

7.2.1 Para la Interventoría

1. Debido a que no se cuenta con todas las fichas prediales ni una sábana predial actualizada, al igual que sólo se ha desembolsado el 11% de los recursos destinados a la gestión predial del proyecto, se evidencia que no se tiene claridad financiera sobre los mismos ni ha sido posible llevar un control gráfico de la adquisición de los predios a lo largo del corredor. Por tal motivo, es necesario que la interventoría dé prioridad a gestionar y ayudar a la solución

de varias de las falencias encontradas, que si bien se presentaron en el anterior contrato de interventoría, es necesario concluir. Además, implementar un plan de contingencia para continuar con el control predial del proyecto.

2. Solicitar al concesionario y hacer seguimiento del cronograma de ejecución de las actividades pendientes del programa de inversión del 1%, al igual que el cumplimiento de las obligaciones que se tienen frente a las solicitudes por parte de la ANLA. Además, temas relacionados a la construcción del puente la Quebrada el rosario y los tres (3) puentes peatonales pendientes por ejecutar.
3. Emitir conceptos e informar oportunamente a la Agencia sobre los incumplimientos y/o solicitudes por parte de la ANLA que se generen para las 4 licencias ambientales, de tal fin que se dé prioridad y celeridad al tema.
4. La fecha de finalización del otrosí No. 12 es el 15 de marzo de 2016 y de acuerdo al plan de contingencia que adoptó la interventoría, se hace evidente resaltar que es necesario llegar a acuerdos y ejecutar las actividades pendientes por parte del concesionario y de esta manera cumplir con el plazo establecido contractualmente.
5. Incluir en la siguiente auditoría de seguridad vial un análisis de las causas que generan accidentes en la vía, cuantificarlos y generar acciones de mejora que efectivamente disminuyan considerablemente este factor, de tal fin que se implementen las medidas por parte del concesionario.
6. La interventoría debe estar presta a realizar oportunamente las justificaciones y/o conceptos adicionales en lo que respecta a temas financieros, en caso de ser requerido por la Agencia como apoyo y asesoramiento en el tema. Además, hacer los respectivos controles y la trazabilidad de todo el proceso, partiendo del principio de la defensa de la entidad y los intereses del Estado.
7. Se observa que la interventoría ha realizado un trabajo de recopilación y organización de todas las demandas y demás procesos abiertos que tiene el proyecto, considerando en cada uno los responsables y el estado en el que se encuentra. Al respecto, es importante que se realice un seguimiento y control oportuno de tal fin que se tomen las precauciones y se adopten medidas preventivas el respecto, al igual que informar a todos los implicados.
8. Verificar el estado de pintura y señalización en el área aferente a las casetas de peajes, para así cumplir las especificaciones del manual de señalización vial.
9. Incluir dentro de las matrices de riesgo actividades que se generan en etapas diferentes a la de las de operación y mantenimiento, ya que se evidencia que no se tiene un control sobre riesgos adicionales que están presentes en el proyecto en la etapa de construcción y sobre los cuales la interventoría no ejerce revisión.

7.2.2 Para la Supervisión

1. Realizar seguimiento al cumplimiento de los plazos contractuales por parte del concesionario, de tal forma que se entregue oportunamente las obras que componen los otros ítems Nos. 12, 14 y 15.
2. Solicitar en la próxima auditoría de seguridad vial a cargo de la interventoría, que se analice en detenimiento causas adicionales que propicien accidentes en la vía, considerando que es obligación del concesionario operar y mantener un corredor vial seguro para los usuarios, así como realizar periódicamente actividades que mejoren dicho aspecto e informar oportunamente acciones que no son de su competencia para el trámite correspondiente.
3. Es necesario que se verifique y se regule la excesiva publicidad en los elementos que componen las casetas de peajes en todo el corredor, al igual que vallas informativas con logo de la ANI en los dos sentidos.
4. Gestionar al interior de la Entidad para que la interventoría cuente con un especialista predial que permita avanzar con los pendientes que tiene el proyecto sobre el tema, más aún si se evidenció en la Auditoría que no se cuenta con todas las fichas prediales ni una sábana predial actualizada, al igual que sólo se ha desembolsado el 11% de los recursos destinados a la gestión predial del proyecto.

7.3 Buenas prácticas y observaciones

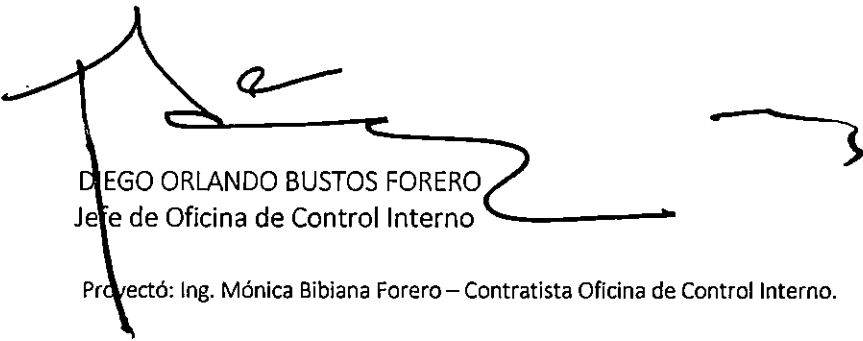
Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la interventoría y la supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Se resalta la gestión que ha realizado el supervisor al interior de la Agencia para dar cierre oportuno a los hallazgos abiertos por la Contraloría General de la República, al igual que lo relacionado al hallazgo No. 650 – 226 el cual está definido para cumplimiento el 30 de Junio de 2016.
2. La interventoría cuenta con un plan de gestión documental muy completo, en donde la correspondencia y el tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo. Para tal fin, cuenta con herramientas al interior, como cuadros con semáforos que alertan plazos máximos de respuesta, aplicativos mediante Excel online, servidores, entre otros.
3. Cabe resaltar la gestión que ha realizado la interventoría en la creación de capacitaciones jurídicas periódicas al interior de la misma, informando cuáles son las responsabilidades y obligaciones de cada uno de los integrantes, creando transmisión de conocimiento para todos.
4. Se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos

ambientales, se hace revisión de las acciones a las que está obligado el concesionario y se presenta seguimiento en cada informe mensual.

5. Es importante mencionar resaltar la calidad de la información plasmada en el informe mensual de la interventoría, en especial con lo relacionado al tema ambiental, la cual es bastante explicativa y contiene datos representados mediante tablas y gráficas lo que permite conocer con claridad el estado actual del proyecto.
6. 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 febrero de 2016 de 70.08 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno.