



Bogotá D.C

PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente

DR. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ
Vicepresidente de Gestión Contractual (E)

DRA. LINA QUIROGA VERGARA
Vicepresidente Jurídica

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera, Pereira-La Victoria (PEI 45).

Respetados doctores:

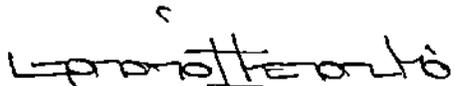
En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto carretero, Pereira-La Victoria (PEI 45).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones para la interventoría y la supervisión, con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

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

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, los literales h, j y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,


GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

C.C. Camilo Andres Jaramillo Berrocal – Vicepresidente de Estructuración
Luis Eduardo Gutierrez Diaz – Gerente Carretero
William Miguel Avelaneda Mendoza– Líder de equipo de apoyo a la supervisión

Anexo: Informe 29 folios

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 

Borrador No. 20181020011467



Agencia Nacional de
Infraestructura



INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto
carretero, Pereira-La Virginia
(PEI 45)

2018



CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETIVOS	6
2.1	Objetivo general	6
2.2	Objetivos específicos	6
3.	ALCANCE.....	6
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	7
5.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	7
5.1	Información de Contratos.....	7
5.2	Equipo de supervisión.....	9
5.3	Descripción del proyecto auditado.....	9
6.	SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO.....	11
6.1	Operación y mantenimiento del corredor concesionado ad portas de la reversión prevista para el año 2019.....	11
6.1.1	Mantenimiento rutinario	11
6.1.2	Índice de estado	12
6.1.3	Básculas	15
6.1.4	Peaje y confiabilidad	15
6.2	Seguridad Vial	17
6.3	Iniciativa privada que asumirá la concesión a partir de 2019	19
6.4	Pendientes de la concesión que deben ser aclarados antes de la reversión	20
6.4.1	Expropiaciones prediales	20
6.4.2	Compensaciones ambientales	21
6.4.3	Convenios interadministrativos sin liquidar (Mirador, Casetas Los Piñeros)	21
6.5	Incumplimientos del concesionario que deben dar inicio a procesos sancionatorios.....	23
6.5.1	Inhabilidad sobreviniente de un socio del concesionario	23
6.5.2	Glorieta La Victoria	24
6.5.3	No implementación de cabinas telefónicas en los paraderos.....	25
6.5.4	No justificación en la compra de predios innecesarios.....	26
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	27
8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES	33



- 8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República) 33
 - 8.1.1 Hallazgo 487-63, sobre el modelo financiero 34
 - 8.1.1 Hallazgo 498-74, Administrativo Cierre Financiero..... 34
- 8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) 36
- 8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado 36
- 9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 37
 - 9.1 No Conformidades..... 37
 - 9.1.1 Para la interventoría: 38
 - 9.1.2 Para la Vicepresidencia Jurídica:..... 38
 - 9.1.3 Para la supervisión y equipo de apoyo: 39
 - 9.2 Recomendaciones 39
 - 9.2.1 Para la Interventoría 39
 - 9.2.2 Para la Supervisión..... 42
 - 9.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración..... 43



INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	8
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.	9
Tabla 3. Descripción de Tramos.....	10
Tabla 4. Parámetros de cumplimiento de índice de estado.....	13
Tabla 5. Medición índice de estado junio de 2017.	13
Tabla 6. Confiabilidad mes de febrero	16
Tabla 7. Resultados de calificación MED de Abril de 2018.	28
Tabla 8. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.....	29
Tabla 9. Hallazgos del proyecto	34
Tabla 10. Hallazgos del proyecto	35
Tabla 11. Entrevistas para la ejecución de la Auditoría	50

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.	10
Ilustración 2. Alcance previsto de la IP Pereira-La Victoria, Cerritos – La Virginia	19



1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 648 de 2017 que modificó el Decreto 1083 de 2015, reglamentando parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisan las labores que deben desempeñar las Oficinas de Control Interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcadas en cinco roles: liderazgo estratégico, enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y



seguimiento y relación con entes externos. Para consultar el marco normativo y contractual, ver numeral 4.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio Desarrollo Vial y a la supervisión del proyecto carretero Pereira-La Victoria, en ejecución por parte de la Concesionaria de Occidente S.A.S.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera: Pereira – La Victoria, respecto al cumplimiento de 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 que aseguren el éxito del proyecto.

2.2 Objetivos específicos

- 2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento del proyecto.
- 2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría, Consorcio Desarrollo Vial, en el proyecto de concesión de modo carretero, Pereira – La Victoria.
- 2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría para el año 2017 hasta marzo del 2018, evidenciando la operación y mantenimiento del corredor concesionado y la preparación para efectos de la reversión que está prevista en el año 2019; previendo el empalme que tendría con la iniciativa privada que se viene estructurando denominada IP Pereira – La Victoria, Cerritos – La Virginia.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 046 de 2004 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 641 de 2017 y demás documentos contractuales)
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Últimos dos informes referidos al mes de febrero y marzo de 2018 de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

A continuación se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión, interventoría y supervisión, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Concesionaria de Occidente S.A.S. Objeto: Elaboración de los estudios y diseños definitivos, la gestión predial, las obras de construcción, mejoramiento y rehabilitación, la operación, el mantenimiento, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes cedidos al INCO, dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial "Pereira - La Victoria" Contrato: 046 de 2004 Acta de Inicio: 27 de septiembre de 2004 Plazo: 16 años</p>	<p>29 otrosíes 5 adiciones</p>
Interventoría	<p>Consortio Desarrollo Vial Objeto: Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio-predial del contrato de concesión GG-046 de 2004, proyecto Pereira-La Victoria. Contrato: 671 de 2017 Acta de inicio: 14 de diciembre de 2017. Plazo: 24 meses</p>	<p>NA</p>

Fuente: Contratos de concesión, de interventoría y resolución supervisión del contrato.

El proyecto Pereira – La Victoria, actualmente se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, únicamente se encuentra pendiente la obra denominada "Glorieta La Victoria" la cual está en controversia entre el concesionario y la Entidad. La terminación de las obras definidas en el alcance básico y el complementario ya fueron entregadas y están en operación actualmente.

Se han realizado veintinueve (29) cambios contractuales para el contrato de concesión que han generado diferentes tipos de ajustes en el contrato, se resalta de manera especial los cinco (5) documentos que prevén adiciones al contrato de concesión ya que activaron obras adicionales, estas fueron plasmadas de la siguiente manera:

1. Obras adicionales en el trayecto 4 mediante el otrosí 12,
2. Obras adicionales para los cuatro (4) trayectos mediante el otrosí 16
3. Construcción del par vial variante Obando mediante otrosí 20
4. Obras adicionales para los cuatro (4) trayectos mediante otrosí 23
5. Sustitución de obras del otrosí 23 mediante el otrosí 28

Todos los cambios generados en los otrosíes señalados anteriormente, fueron objeto de justificación y obedecen en gran medida a peticiones de la comunidad con obras a realizarse en el paso por los municipios que comprende el corredor vial, además de mejoras en la seguridad vial debido a los índices de accidentalidad en diferentes tramos del proyecto.

Respecto al proyecto, esta es la tercera vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI, las auditorías anteriores se realizaron en los años 2014 y 2015.

5.2 Equipo de supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Luis Eduardo Gutierrez Díaz	Gerente Carretero	
William Miguel Avellaneda Mendoza	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Cesar Mauricio Parra Celis	Asistente	
Camilo Andres Chinchilla	Apoyo jurídico	Grupo interno de trabajo asesoría gestión contractual - Vicepresidencia Jurídica
Maria Angélica Cuellar	Apoyo jurídico predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Luis Enrique Moreno Barbosa	Apoyo financiero	Grupo interno de trabajo asesoría gestión contractual - Vicepresidencia Ejecutiva
Andrés Ramirez Garzón	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Paula Andrea Piñeros	Apoyo predial	
Loffan Carvajal Rodriguez	Apoyo social	
Luisa Fernanda Tamayo	Apoyo ambiental	

Fuente: Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI

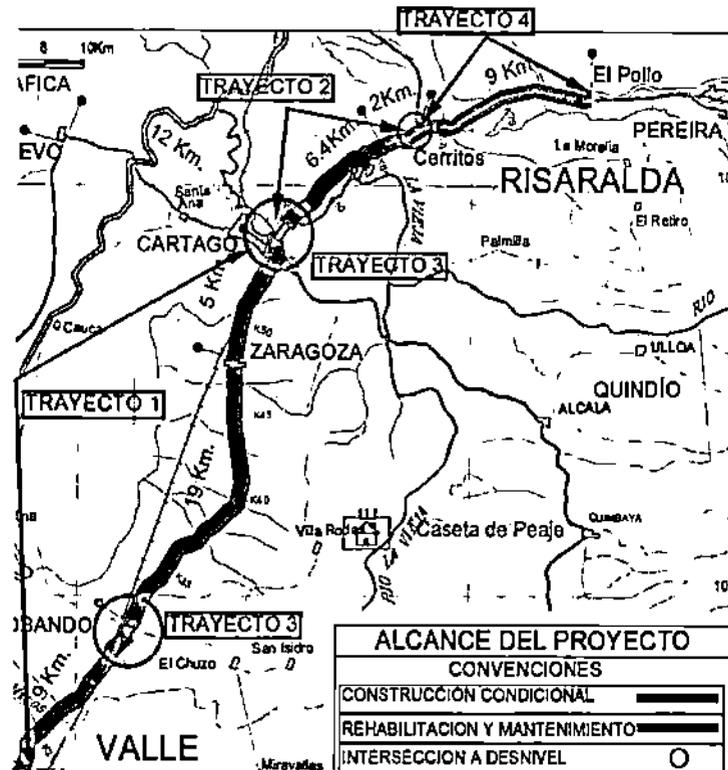
5.3 Descripción del proyecto auditado

El proyecto de concesión vial denominado Pereira-La Victoria, corresponde a un proyecto de iniciativa pública de la tercera generación de concesiones, hace parte del corredor estratégico de carga entre el Pacífico y el centro del país. La vía concesionada consta hoy en día de un corredor en doble calzada completo entre la ciudad de Pereira, Risaralda y el municipio de La Victoria, Valle del Cauca; comprende 54,5km en los cuales se llevaron a cabo intervenciones de construcción, rehabilitación y mejoramiento; actualmente se encuentra en operación y mantenimiento con un avance de ejecución de obras del 99,8%².

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

² Ficha técnica Supervisión, Abril de 2018.

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.



Fuente: Ficha técnica supervisión, abril de 2018.

El propósito de este corredor vial está enmarcado dentro del trayecto Bogotá-Buenaventura y es un paso obligado para la carga que se moviliza entre el centro del país y la Costa Pacífica, entendiendo la importancia del corredor para unir a la capital con uno de los puntos de importación de carga más importantes del país; además sirve como punto de conexión entre la carga que va del Pacífico hacia Antioquia con las concesiones 4G de las autopistas Pacífico 3 y Pacífico 2. Las obras previstas en el corredor fueron pensadas para mejorar la movilización de tráfico pesado en la zona y disminuir los tiempos de viaje. En la ejecución del proyecto fue necesario adicionar obras para evitar el paso por centros poblados y mejorar la seguridad vial en las zonas aledañas al corredor, mediante construcción de variantes, retornos, bermas y puentes peatonales.

Tabla 3. Descripción de Tramos

TRAYECTO	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	Estado de la Infraestructura
	Intervención	Calzada		
1	30.03	Segunda calzada	La Victoria - Entrada Sur Cartago (No Incluye Paso Nacional Obando)	Operación y Mantenimiento
2	8.15	Mejoramiento y	Cartago - Intersección	Operación y

TRAYECTO	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	Estado de la infraestructura
	Intervención	Calzada		
		rehabilitación	Cerritos	Mantenimiento
3	5.74	Mejoramiento y rehabilitación	Pasos Nacionales de Obando y Cartago	Operación y Mantenimiento
4	27.19	Mejoramiento y rehabilitación	Intersección Cerritos - Intersección El Pollo	Operación y Mantenimiento
Total	54.5			

Fuente: Ficha técnica Supervisión, abril de 2018.

El proyecto está conformado por cuatro (4) trayectos, una (1) estación de peaje y dos (2) de pesaje fijas; el corredor abarca una longitud total origen – destino aproximada de 54,5 km, comprendidos entre Pereira, Risaralda, hasta el municipio de La Victoria, Valle del Cauca.

Este proyecto conecta con la concesión Armenia-Pereira-Manizales hacia el norte y con la concesión Autopista Pacífico 3 hacia el noroccidente; mientras que hacia el sur culmina en La Victoria, municipio del Valle del Cauca, generando continuidad hacia Buga.

6. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

6.1 Operación y mantenimiento del corredor concesionado ad portas de la reversión prevista para el año 2019

El proyecto se encuentra en operación y mantenimiento desde el año 2014 y requiere mantener unas condiciones según lo establecido en el contrato; por lo tanto esta auditoría verificó el estado general del proyecto en cuando a las siguientes temáticas y el cumplimiento de las mismas.

6.1.1 Mantenimiento rutinario

Luego de realizado un recorrido se evidencia que a lo largo de los 54km concesionados la Concesionaria de Occidente lleva a cabo labores asociadas al mantenimiento de la infraestructura vial; sin embargo, se evidencian sitios donde no se viene cumpliendo a cabalidad lo dispuesto en el apéndice B del contrato de concesión, zonas de rocería que sobrepasan la altura definida; las labores de limpieza de puentes y obras de arte no cumple con el destaponamiento completo de las estructuras y se evidencia obstrucción en varias de estas por cuenta de falta de mantenimiento adecuado; de la misma manera la señalización vertical presenta en muchos casos falta de limpieza y adicionalmente, en algunos sitios las ramas de los árboles taponan el avistamiento de las mismas a distancias cortas.

En cuanto a temas de sellado de fisuras y parcheos se denotan acciones del concesionario por mantener un adecuado estado del pavimento y garantizar una transitabilidad adecuada, lo cual es importante a fin de verificar en los informes de índice de estado.

Foto 1. Actividades de Rocería	Foto 2. Alcantarilla colmatada
	
Mantenimiento rutinario a lo largo de la vía.	Deficientes labores de mantenimiento en alcantarillas

En términos generales la vía a percepción del usuario cumple en gran medida; sin embargo, es necesario mejorar aspectos como los anteriormente señalados en virtud de un cumplimiento contractual total por parte del concesionario.

Se evidencian comunicaciones de la interventoría para solicitar mejoras en las actividades de mantenimiento; sin embargo, no todas las solicitudes han sido cumplidas por el concesionario ya que los frentes de mantenimiento no abarcan la totalidad del corredor en sus actividades mensuales por cumplir todos los requerimientos contractuales, indicadores de mantenimiento vial³ (mantenimiento en condiciones de rocería, limpieza de pontones y obras de arte, limpieza de calzadas, cunetas, descoles, zanjas de coronación, limpieza de señales y defensas metálicas, sellado de fisuras y grietas en pavimento asfáltico, parcheos, empradización y arborización y retiro de derrumbes, estabilización de taludes, entre otros)

Debe propenderse por el mejoramiento de las condiciones de mantenimiento de la vía evidenciándole al concesionario las falencias detectadas y remitidas por la interventoría ya que vienen siendo reiteradas a lo largo de los últimos meses; es necesario que la supervisión del proyecto en el mismo sentido genere acciones de apremio al concesionario para su cumplimiento.

Exigir al concesionario lo establecido en el apéndice B, capítulo IV del contrato de concesión donde se señala claramente las actividades mínimas e indicadores establecidos para el cumplimiento de condiciones de mantenimiento de la vía.

6.1.2 Índice de estado

³ Apéndice B del contrato de concesión 046 de 2004.

El último reporte de índice de estado allegado por la supervisión es de junio de 2017, lo cual precisa la obtención de resultados previstos en el capítulo 5 del anexo B del contrato de concesión 046 de 2004, los cuales se señalan a continuación:

Tabla 4. Parámetros de cumplimiento de índice de estado

ELEMENTO	UNIDAD DE MEDIDA DE CALIFICACIÓN	RANGO DE CALIFICACIONES			
		MUY BUENO 5-4	BUENO 4-3	REGULAR 3-2	MALO 2-0
RUGOSIDAD	IRI	2-3.5	3.5-4.5	4.5-6.5	> 6.5
AHUELLAMIENTO Y DEFORMACIONES	Mm	0-15	15-25	25-40	> 40
FISURAS Y GRIETAS	% Área Afectada	0-1.0	1.1-5.0	5.1-10.0	> 10
RESISTENCIA AL DESLIZAMIENTO	Coefficiente de resistencia al deslizamiento	100-55	55-45	45-35	< 35
ESTADO DE LAS BERMAS	% Área Afectada	0-2	2-5	5-10	> 10

Fuente: Contrato de concesión 046 de 2004. Apéndice B.

En todo momento se debe mantener un valor mínimo 4.0 a lo largo de cada uno de los trayectos a partir de la entrega de obras, por lo cual a este proyecto que se encuentra en etapa de operación le aplica este parámetro; los resultados allegados por la supervisión muestran lo siguiente:

Tabla 5. Medición índice de estado junio de 2017.

Tramos Viales		Sector en rehabilitación	Longitud Evaluada, Catzada sencilla	Calificación I.E.
Trayecto 1	La Victoria - Obando	N/A	30,17	4,41
	Obando - Cartago			
Trayecto 2	Cartago - Intersección Cerritos	N/A	8,147	4,62
Trayecto 3	Paso Nacional Cartago	N/A	6,858	4,35
	Paso Nacional Obando	N/A		
Trayecto 4	Intersección Cerritos - Intersección el Pollo	N/A	9	4,61
Total Calificación Promedio				4,50

Fuente: Informe de índice de estado, Consorcio Infraestructuras 4G, Rad. 20174090599622 del 6 de junio de 2017.

Se evidencia cumplimiento amplio respecto a los parámetros evaluados con lo cual el concesionario viene cumpliendo de manera oportuna lo dispuesto en el contrato de concesión; sin embargo, siendo este el último informe remitido por la supervisión, respecto al índice de estado hace ya 10 meses no se estaría cumpliendo la periodicidad con la que se debe elaborar esta medición tal como lo señala el contrato de concesión en el capítulo V, numeral 2.3 Determinación de las calificaciones: "...La evaluación deberá ser rutinaria y se hará por lo menos una vez cada cuatro (4) meses en toda

la vía. El INCO podrá exigir la ejecución de evaluaciones adicionales a las pactadas periódicamente en este documento cuando lo considere conveniente”

Y en el contrato de interventoría señala en el numeral 9.3.3 del plan de cargas (b) área técnica: “Realizar las mediciones de Índice de Estado sobre la vía, cada seis meses según lo establecido en el Contrato de Concesión, en donde deberá mantenerse como mínimo un IE de 4 durante toda la etapa de Operación y Mantenimiento.”

De acuerdo con lo anterior, se concluye que la supervisión no está requiriendo de manera periódica la realización de dicho informe a las partes para la corroboración de los parámetros allí fijados, ya que han pasado más de 10 meses sin llevarse a cabo dicha medición.

La interventoría actual señala que se está elaborando la toma de datos para la generación del primer informe de índice de estado definido semestralmente en su contrato; sin embargo, para el proyecto el periodo de tiempo en que no ha sido evaluado supera lo descrito contractualmente.

Foto 3. Estado general de la vía Trayecto 2	Foto 4. Actividades de mantenimiento correctivo
	
<p>Vía con un estado general bueno para el usuario con necesidad de atención en sitios puntuales.</p>	<p>Atención en puntos identificados para mejorar la sobrecarpeta de la vía.</p>

Sin perjuicio de lo anterior, la última medición cumple con lo indicado contractualmente respecto a los parámetros de cumplimiento técnico; sin embargo, el lapso de tiempo que ha pasado supera la periodicidad establecida para su realización y permite que pueda llegar a incumplirse en determinados momentos las exigencias mínimas al concesionario.

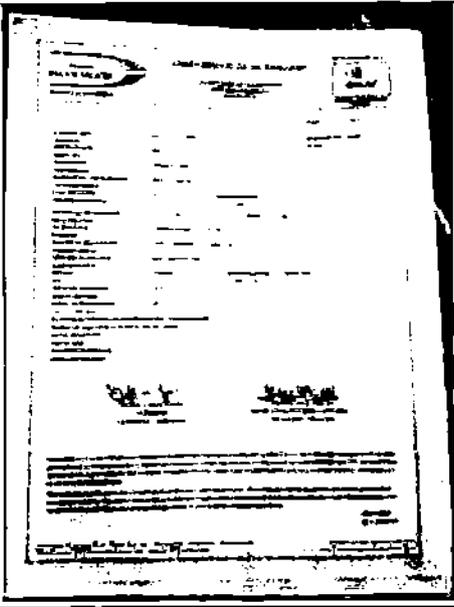
La supervisión del proyecto debe propender por el cumplimiento de esta obligación contractual en los tiempos definidos en cada uno de los contratos con lo cual asegura el adecuado estado de la infraestructura vial del proyecto.

Para la finalización del contrato de concesión prevista para julio de 2019 deben evidenciarse las actuaciones necesarias por el concesionario para que la reversión se de en las condiciones descritas en el capítulo de reversión del contrato de concesión.

6.1.3 Básculas

En recorrido realizado a las básculas fijas y móvil del proyecto se evidencia una operación acorde a lo exigido; recientemente fueron calibradas en el mes de marzo de 2018, cuentan con la certificación correspondiente y se corrobora el cumplimiento; esto respecto a las solicitudes generadas por la Superintendencia de Puertos y Transportes en la revisión realizada el año anterior.

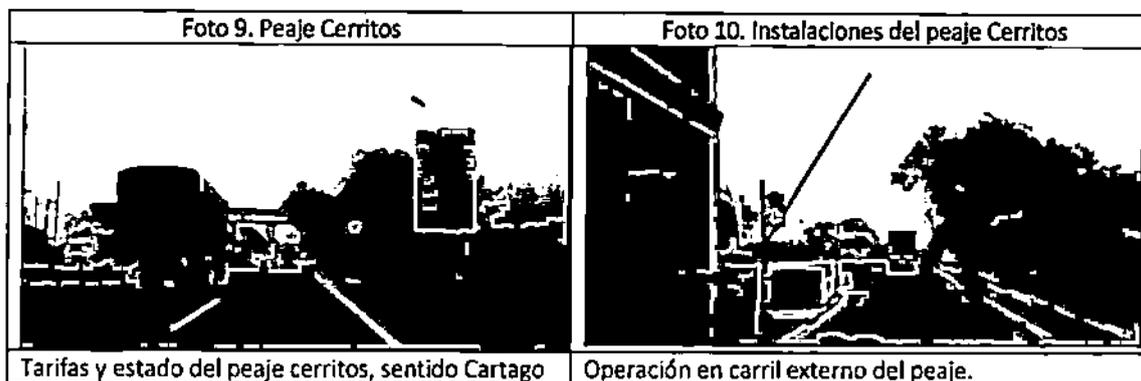
Es importante señalar que la operación definida en el contrato de concesión no estipula que sea durante las 24 horas del día, sino como mínimo 12 horas, lo cual resalta falencias de control; actualmente se opera de 6am a 10pm lo cual abre un lapso de permisividad de 8 horas a vehículos pesados que puedan circular en horario nocturno, falencia que debe ser ajustada para el nuevo contrato de la IP que se está estructurando.

Foto 7. Báscula Cerritos	Foto 8. Certificado de báscula fija Cerritos
	
Operación de la báscula, instalaciones físicas adecuadas.	Certificación actualizada en marzo de 2018

Los reportes y pruebas realizadas evidencian controles adecuados respecto a la operación; sin embargo, las precisiones realizadas por la Superintendencia dan lugar a mejoramientos por parte del concesionario de manera más periódica.

6.1.4 Peaje y confiabilidad

El proyecto de concesión Pereira-La Victoria tiene un solo peaje ubicado en el sector de Cerritos denominado de la misma manera; en este peaje se cuenta con cinco (5) carriles los cuales funcionan dos (2) por sentido y uno doble que de acuerdo al flujo vehicular que se tiene, prestan un servicio adecuado para atender la mayor demanda.



Luego de la revisión documental y de infraestructura física se pudo observar una adecuada operación del mismo; sin embargo, en la auditoría de peaje realizada por la interventoría se denota una falencia importante para mejorar de manera mancomunada con el concesionario, por cuanto la confiabilidad está dando menor a la prevista contractualmente, lo cual advierte falencias en la categorización de los vehículos que están circulando en el peaje, a continuación:

Tabla 6. Confiabilidad mes de febrero

PEAJE	DIA DE VERIFICACIÓN	% DE CONFIABILIDAD
Cerritos II	7/02/2018	97.18
	8/02/2018	97.64
	9/02/2018	98.24
	10/02/2018	97.91
	11/02/2018	98.00
	12/02/2018	98.28
	13/02/2018	99.36

Fuente: Confiabilidad evidenciada en auditoría de peajes realizada por la interventoría, Consorcio Desarrollo Vial, Informe mensual febrero de 2018, Rad. 20184090341172.

Como se observa anteriormente los porcentajes de confiabilidad están por debajo del 99% y requieren un análisis de causa mayor conforme lo establecido en el plan de cargas de interventoría, donde se señala: *"...Estimar y verificar sin previo aviso la confiabilidad de los equipos de control de tránsito. Si la confiabilidad resulta ser inferior al 99%, el interventor deberá efectuar un análisis más pormenorizado de los hechos, con el fin de determinar el grado de confiabilidad en la operación y administración del recaudo de peaje y presentará un informe a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA."*

Ante la situación evidenciada anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

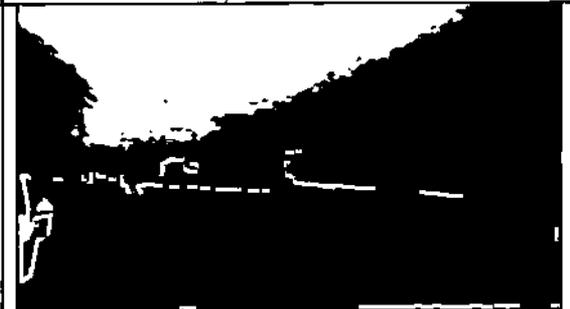
- Debe revisarse de manera conjunta (Concesionario e Interventoría) las causas que dan origen a tener una confiabilidad por debajo de los parámetros contractuales previstos.

- En las nuevas mediciones al realizar las comparaciones de trazabilidad debe evidenciar la mejora en la confiabilidad que se reporta en las auditorias de peajes.
- Ante las posibles causas que evidencian el porcentaje de confiabilidad descrito anteriormente señalar los ajustes que habría lugar a realizar por parte del concesionario y/o de la interventoría para esclarecer la anormalidad presentada.

6.2 Seguridad Vial

El proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento en todos los trayectos desde el año 2011, más allá de que se hayan realizado obras posteriores a dicho año, con lo cual las principales novedades se señalan en virtud de mantener una adecuada operación a lo largo del corredor vial, por lo cual se resaltan necesidades en mejorar y prever situaciones que generen diferentes tipos de inseguridad en el tránsito de la vía; es por esto, que una vez realizado un recorrido al proyecto por parte de esta auditoría se realizan las siguientes consideraciones :

- Se requiere dar cumplimiento al Manual de Señalización Vial 2015, expedido por el Ministerio de Transporte, ya que se encuentran a lo largo del corredor vial gran cantidad de señales que no cumplen los parámetros descritos en la norma.
- Es necesario implementar de manera periódica el remplazo y/o colocación de tachas reflectivas debido al tránsito nocturno que presenta el corredor vial.
- La demarcación de la vía debe reforzarse en los pasos urbanos ya que se denota un desgaste prolongado.
- Los hitos colocados en los retornos del trayecto 2 evidencian desgaste y vandalismo respecto del propósito por los cuales deben permanecer en perfecto estado.
- Las bahías de sobreechanco de algunos retornos permanecen invadidas impidiendo el cumplimiento del objeto de la ampliación lo cual debe ser controlado de una manera más adecuada.
- Hay necesidad de priorizar intervenciones en los retornos de mayor cantidad de accidentalidad para generar la necesidad de intervenir con obras que mitiguen esto; posiblemente con intercambiadores a desnivel se podrán generar acciones eficientes para mitigar el peligro evidenciado.
- Algunos de los retornos que mantiene el corredor vial tienen poca visibilidad para incursionar en el carril de la calzada lo cual genera un peligro constante en el corredor.
- Varias de las señales verticales se encuentran obstaculizadas por la vegetación a lo largo del corredor vial, impidiendo al usuario la visibilidad sobre advertencias asociadas en las mismas, razón por la cual debe preverse una mejor visibilidad.

<p>Foto 11. Mejorar demarcación y duplicidad de señales verticales</p>	<p>Foto 12. Retornos a lo largo de la vía con alta peligrosidad</p>
	
<p>Foto 13. Bahías de sobreebanco ocupadas afectando el radio de giro de vehículos pesados</p>	<p>Foto 14. Retorno Vía Cartago-La Victoria, ausencia de visibilidad para incursionar al carril</p>
	
<p>Foto 15. Falencias por no intervención en carriles de aceleración de los retornos</p>	<p>Foto 16. Invasión sector los uveros antes de llegar a La Victoria</p>
	

Conforme lo denotado anteriormente es necesario mejorar en términos de prevención, subsanando las falencias que vienen aconteciendo en materia de seguridad vial y que el concesionario debe atender en virtud de lo contemplado contractualmente y que se considere la seguridad vial como una prioridad en las actividades de la operación del corredor vial.

Estas consideraciones y las que se resaltan en los diferentes informes de auditoría de seguridad vial realizados por las diferentes interventorías, deben establecer parámetros de seguimiento en estas materias, aunados a las disposiciones generadas por los recorridos realizados anualmente por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

6.3 Iniciativa privada que asumirá la concesión a partir de 2019

La Vicepresidencia de Estructuración adelanta actualmente el acompañamiento a la estructuración de una iniciativa privada en el mismo sector del proyecto actual Pereira-La Victoria; sin embargo, para esta nueva iniciativa se contemplan unos tramos adicionales los cuales se presentan a continuación:

Ilustración 2. Alcance previsto de la IP Pereira-La Victoria, Cerritos – La Virginia



Fuente: Presentación allegada por la Vicepresidencia de Estructuración, Abril de 2018.

En virtud de lo anterior y teniendo en cuenta que el nuevo proyecto contempla continuar el corredor vial concesionado, deben revisarse las necesidades más importantes que viene teniendo el corredor, en gran medida con atender mejoras como parte de la seguridad vial ya que se denota una vía con alto flujo vehicular por ser un corredor semiurbano en diferentes trayectos y de carga pesada por el tráfico procedente desde Buenaventura hacia el centro del país.

Las iniciativas privadas deben acompañarse por parte de la ANI con el propósito de que atiendan mejoras notables derivadas de las lecciones aprendidas de contratos anteriores de concesión y que puedan contemplar las actuaciones más favorables en pro de los usuarios de la vía; es por esto que se sugiere a la Vicepresidencia de Estructuración revisar los proyectos que adelantan iniciativas de estructuración con los diagnósticos que pueden plantear las Vicepresidencias de ejecución de los proyectos al interior de la ANI (Gestión Contractual y Ejecutiva) como parte de la retroalimentación necesaria para estructurar proyectos que contemplen las mejoras y soluciones a problemáticas ya detectadas en concesiones anteriores.

Para el presente proyecto se evidencia una gran cantidad de mejoras al actual corredor en virtud de optimización en retornos, puentes peatonales, intercambiadores, intervenciones en puntos de interés social, entre otras; lo cual atiende de manera general temáticas surgidas por la comunidad; sin embargo, también hay puntos críticos que posiblemente no están involucrados y que podrían ser abordados prioritariamente en la iniciativa, dadas las lecciones aprendidas del proyecto actual.

Ante la situación evidenciada anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración recoger las experiencias aportadas por los diferentes proyectos en ejecución donde se evidencian las necesidades a realizar para posibles futuras APP, ya sean de iniciativa privada o iniciativa pública.
- Generar una mayor interlocución con las Vicepresidencias de Gestión Contractual y Ejecutiva con el fin de contemplar las necesidades que se están generando en proyectos que van a culminar en el corto plazo, tales como los proyectos de primera, segunda y tercera generación que revertirán en el corto plazo y puedan ser parte de nuevas iniciativas privadas.

6.4 Pendientes de la concesión que deben ser aclarados antes de la reversión

El contrato de concesión 046 de 2004, atraviesa la etapa de operación y mantenimiento y tiene prevista su reversión en el mes de julio de 2019, según proyecciones para alcanzar el ingreso esperado⁴; por este motivo y con el fin de propender por la culminación del proyecto se requiere iniciar una verificación general del contrato de concesión previsto por la reversión en los diferentes componentes que abarca la integralidad del proyecto. A continuación se señalan los que para esta Oficina son los pendientes de mayor incidencia a fines de la reversión.

6.4.1 Expropiaciones prediales

En total son 447 predios por adquirir para el proyecto; actualmente se tienen pendientes la adquisición de 17 predios los cuales adelantan procesos de expropiación que se vienen tramitando en la actualidad por parte del concesionario; esto precisa la finalización de la adquisición predial por parte del concesionario y la remisión de las carpetas para archivo de la ANI.

Es importante señalar que, según lo comentado por la supervisión e interventoría del proyecto, la culminación de los trámites de expropiación de estos predios tiene una alta probabilidad de no cumplirse antes de finalizar el contrato de concesión, julio de 2019; esto genera un alto riesgo de incumplimiento, teniendo en cuenta que la adquisición está a cargo del concesionario como parte de las obligaciones derivadas de la gestión predial.

Acorde a lo anteriormente señalado la Oficina de Control Interno considera:

- Los tiempos necesarios para la culminación de la gestión predial pueden superar los tiempos de terminación del contrato de concesión, por lo cual se deben generar

⁴ Informe de interventoría Rad. 20184090341172, Consorcio Desarrollo Vial, Marzo de 2018.

alternativas con las cuales se garantice dicha adquisición por parte del concesionario. Se deben fijar expectativas respecto a la probabilidad de adquisiciones de estos predios en expropiación antes de culminar el tiempo del contrato de concesión, con el fin de establecer la cuantía pendiente por adquisición predial.

6.4.2 Compensaciones ambientales

El proyecto Pereira-La Victoria cuenta con una licencia ambiental y nueve (9) modificaciones de la misma para atender las diferentes obras adicionales que fueron objetos de los otrosles de adición a lo largo del proyecto; en virtud de lo anterior esta auditoria indagó respecto al cumplimiento de las compensaciones derivadas de las diferentes modificaciones y licencias, evidenciando el cumplimiento del 98% según lo reporta la supervisión.

Está pendiente de generar la compensación derivada de la Resolución 0121 de 2015 y en virtud del tiempo que le queda al concesionario para culminar el contrato se avizora un riesgo de que esta no pueda completarse de manera oportuna lo cual generaría un incumplimiento, de llegar a suceder.

Acorde a lo anteriormente señalado la Oficina de Control Interno precisa:

- Es necesario establecer la validación de las compensaciones realizadas por el concesionario en virtud de que fueron tantas y que deben cumplir con los lineamientos generados por la autoridad ambiental para dar cierre a la validación de la obligación.
- En caso de no generarse la compensación pendiente por parte del concesionario, validar si esto representaría un pasivo ambiental pendiente para cruzar en la liquidación del contrato de concesión.
- En virtud de la terminación del contrato de concesión, validar con el área de estructuración si la licencia ambiental será cedida en virtud de la nueva IP que se viene estructurando o debe cerrarse el expediente ambiental con la culminación del contrato de concesión; es necesario definir este particular a fin de cerrar los pendientes que se tengan conforme a la etapa de reversión que se adelantará próximamente para el proyecto.

6.4.3 Convenios Interadministrativos sin liquidar (Mirador, Casetas Los Piferos)

El proyecto de concesión Pereira-La Victoria llevó a cabo diferentes convenios con el propósito de mejorar condiciones asociadas a la comunidad aledaña al proyecto, este es el caso planteado en los convenios citados a continuación:

- Convenio interadministrativo entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el municipio de Pereira para la entrega de la obra el Mirador ubicado en el K83+300 del trayecto 2 del corredor vial 2 "Pereira-La Victoria". Contrato de concesión No. GG 046 de 2004", suscrito el 9 de septiembre de 2015.
- Convenio de cooperación institucional entre el departamento de Risaralda, el municipio de Pereira y el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) con el objeto de construir 56 casetas en 4 bahías ubicadas en la intersección Cerritos (Risaralda)", suscrito el 27 de junio de 2007.

En virtud de los convenios anteriormente señalados se encuentra que los mismos ya fueron culminados conforme a su objeto o propósito; sin embargo, estos no se liquidaron y se evidencia que el objeto por el cual se realizaron, presenta actualmente deficiencias en el mantenimiento de la infraestructura ejecutada; si bien se detalla en las obligaciones particulares, acciones por ambas partes, podemos resaltar lo siguiente:

- En el convenio para la construcción y entrega de la obra "El Mirador" se evidencia una estructura culminada pero deteriorada por el desuso en el tiempo; esto se evidenció en la Auditoría 2015⁵ realizada por la Oficina de Control Interno donde se señala que "...se encuentra terminado y a la espera de la firma del convenio interadministrativo con la alcaldía de Pereira y a posteriori dejarlo en condiciones de operación para cumplir el objetivo para el que fue creado evitando un posible detrimento patrimonial...". El convenio fue suscrito pero no se ha obtenido la operación de dicha infraestructura la cual actualmente presenta un deterioro evidente.
- En consecuencia de lo anterior no se ha generado ocupación ni operación de esta infraestructura lo que genera un deterioro de las instalaciones que debe ser administrada por el municipio de Pereira; esto genera que la nueva puesta a punto requiera inversiones adicionales que no pueden ser provistas por el contrato de concesión ya que la obligación de la ANI fue cumplida pero se impacta la reversión de la infraestructura para la culminación del contrato de concesión ya que no está claro quién será el que administrará dicho inmueble una vez se realice la reversión.

Foto 15. Vista del mirador actualmente cerrado sin operación	Foto 16. Estado del mirador, se cae la estructura
	
Vista desde la vía Cartago-Pereira de la obra El Mirador la cual se encuentra abandonada	Estado de abandono de la infraestructura del Mirador donde los cielo rasos se han empezado a caer

- En el convenio para la construcción de casetas, si bien se llevó a cabo la ejecución de las mismas y actualmente se encuentran poseedores en la mayoría de estas, se evidencia en muy mal estado y utilizándose en algunos casos para fines diferentes de los que fue objeto su construcción; el convenio no se liquidó y se perdió el manejo de dicha infraestructura que también debe ser objeto de reversión del proyecto y evidencia unas condiciones de

⁵ PEI 45, Informe de Auditoría Pereira- La Victoria, Rad. 20151020087633 del 28 de julio de 2015.

deterioro notables que implican llevar a cabo labores para el mejoramiento de las mismas por parte de los tenedores y/o el municipio quien las tiene a su cargo.

- No se evidencia un control sobre los poseedores a fin de identificar si son los mismos a quienes les fue entregado en comodato por parte de la alcaldía municipal; esto genera evidencia falta de control sobre la infraestructura y una dificultad al momento de la reversión del contrato de concesión ya que estos inmuebles pueden ser objeto de reversión conforme a lo estipulado en la Cláusula 63 del contrato de concesión 046 de 2004 y según lo dispuesto entre las partes que llevaron a cabo el convenio.

Foto 17. Casetas en la intersección Cerritos-Cartago	Foto 18. Casetas Sentido Pereira-Cartago
	
Casetas en abandono y estado de deterioro notorio.	Casetas de los piñeros utilizadas pero en deficiente estado de infraestructura física

En consecuencia debe emprenderse una tarea mancomunada la definición de las actividades a realizar conforme la reversión del contrato de concesión a fin de establecer responsabilidades sobre el adecuado mantenimiento de esta infraestructura, sin perjuicio de que pueda llegar a configurarse un detrimento patrimonial por el estado en que se encuentran actualmente dichas obras y la responsabilidad disciplinaria por no haber liquidado los convenios..

6.5 Incumplimientos del concesionario que deben dar inicio a procesos sancionatorios

Se evidencian hechos que denotan incumplimientos por parte del concesionario que implican adelantar las acciones pertinentes para el cumplimiento del contrato; esto ha generado advertencias por parte de organismos externos respecto a situaciones que vienen presentándose hace varios años y aún no presentan una solución al respecto.

A continuación se enuncian los presuntos incumplimientos del concesionario donde no se denotan actuaciones ineficientes que precisan instar al cumplimiento del mismo ante las falencias presentadas:

6.5.1 Inhabilidad sobreviniente de un socio del concesionario

Se presenta inhabilidad sobreviniente de Conalvias Construcciones SAS miembro de la Sociedad Concesionaria de Occidente SAS, ya que dicha empresa se encuentra reportada en el sistema de Información del Boletín de Responsables Fiscales SIBOR de la Contraloría General de la República como responsable fiscal y en el sistema de Información de Registro de Sanciones y Causas de

Inhabilidad SIRI, de la Procuraduría General de la Nación reportado como inhabilitado para contratar con el Estado.

Dada esta situación la Supervisión informó al concesionario mediante radicado 20173050171481 del 6 de junio de 2017, posteriormente se recibió recurso de reposición por medio de un oficio del apoderado del concesionario en virtud de su defensa ante este señalamiento mediante Rad. 20174090670992 del 25 de junio de 2017; en todo caso, las actuaciones que debe propender la Entidad instan al cumplimiento de lo señalado en el art. 9 de la Ley 80 de 1993 la cual señala:

“De las Inhabildades e Incompatibilidades Sobrevinientes. Si llegare a sobrevenir inhabilidad o incompatibilidad en el contratista, éste cederá el contrato previa autorización escrita de la entidad contratante o, si ello no fuere posible, renunciará a su ejecución.

Cuando la inhabilidad o incompatibilidad sobrevenga en un proponente dentro de una licitación o concurso, se entenderá que renuncia a la participación en el proceso de selección y a los derechos surgidos del mismo”

Posteriormente mediante Resolución 1356 de 2017 se confirmó la decisión de gestionar la cesión de la participación accionaria de Conalvias Construcciones SAS, planteando un tiempo máximo para generar dicha cesión; al respecto, debe entenderse el cumplimiento dispuesto mediante las acciones que sean necesarias y en caso de no lograrse generar las actuaciones correspondientes a las instancias que precise el contrato, instar por una posible caducidad del mismo.

Respecto a lo señalado anteriormente la Oficina de Control Interno considera necesario que la supervisión del proyecto adelante de manera activa todas las gestiones que sean necesarias para apremiar al cumplimiento al concesionario, ya que han pasado aproximadamente 10 meses desde la notificación generada al concesionario por parte de la ANI, atendiendo lo dispuesto por la Contraloría General de la República - CGR y la Procuraduría General de la Nación y aun no se evidencian actuaciones adicionales a cumplir lo especificado en la Ley.

6.5.2 Glorieta La Victoria

Incumplimiento por la no ejecución de la obra definida como Glorieta La Victoria prevista en el Otrosí 23 de 2009. Esta situación ha sido alertada por las interventorías que ha tenido el proyecto en el año 2013, 2015 y 2016; sin embargo, aún no se generan actuaciones tendientes a iniciar los procesos sancionatorios correspondientes, en consecuencia se requiere que el Grupo de Defensa Judicial de inicio a un proceso sancionatorio, acudiendo al procedimiento de solución de controversias citado en la Cláusula 65 del contrato de concesión antes de dar inicio a proceso sancionatorio⁶, dicho señalamiento esta desde junio de 2016 sin que a la fecha se haya logrado nada al respecto.

Actualmente, en lugar de la glorieta La Victoria se llevaron a cabo obras tendientes a satisfacer el objetivo de la glorieta, para lo cual se realizaron unos retornos en el sector señalado que no

⁶ Memorando Defensa Judicial Rad. 20167010074713 del 16 de junio de 2016 y memorando Rad. 20177010028303 del 21 de febrero de 2017.

obedecen a lo dispuesto contractualmente ya que son obras diferentes, que, si bien pueden cumplir funciones similares, no estaban previstas así según el otrosí 23, lo cual evidencia una ejecución inadecuada y por fuera de lo previsto en el contrato.

Foto 19. Entrada a La Victoria, sitio dispuesto para la glorieta	Foto 20. Imagen top de donde debía estar la Glorieta La Victoria
	
Sitio donde se debía tener la glorieta La Victoria que está en controversia dado que no se ejecutó esta obra	Fuente: Google Maps Retornos generados en lugar de glorieta a la entrada La Victoria

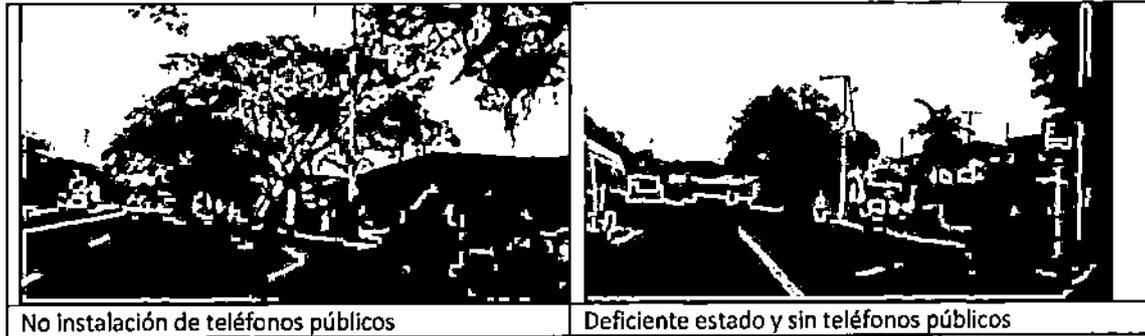
Al respecto se debe señalar que esta Oficina ha advertido esta situación desde el año 2014, con el fin que se lleven a cabo acciones tendientes al cumplimiento de la obligación contractual, sin que ello se haya cumplido hasta el momento y aunque se han adelantado acciones por parte de la supervisión respecto a la controversia jurídica que ha suscitado dicha situación para el proyecto, la situación de fondo persiste y lleva años sin resolverse.

6.5.3 No implementación de cabinas telefónicas en los paraderos

Dentro de las especificaciones técnicas, apéndice A numeral 2.1.4.2 se establece la construcción los paraderos del contrato de concesión 046 de 2004 y dentro de las especificaciones particulares se señala lo siguiente: *"g) Los paraderos deben complementarse con por lo menos un (1) teléfono y por lo menos una (1) caneca"*.

En virtud de lo anterior desde el año 2012 la interventoría del momento requirió al concesionario la culminación de la dotación de los paraderos; asimismo las interventorías de los años 2013, 2015 y 2017 han señalado las falencias al respecto, además de involucrar falencias adicionales como no contar con información de las rutas de la región y evidenciar el mal estado de la infraestructura; lo anterior permite señalar que se han advertido de manera constante y repetida los incumplimientos señalados por el concesionario y que a su vez este no los ha atendido, llevando a que se genere un incumplimiento contractual y a la postre la necesidad de dar inicio a un procesos sancionatorio.

Foto 21. Paraderos a lo largo del corredor vial	Foto 22. Paraderos a lo largo del corredor vial
---	---



El concesionario argumenta que cuenta con un acta realizada en el año 2009 la cual fue generada entre funcionarios del INCO, la interventoría y concesionario con el fin de remplazar dichos teléfonos por otras obras que se requirieran; sin embargo, esta acta no está firmada y adicionalmente no es viable generar un cambio de especificación contractual mediante un acta de Comité, ya que los cambios de este estilo deben generarse mediante documento contractual tipo otrosí.

Conforme a lo señalado anteriormente, esta Oficina considera que deben iniciarse los correspondientes a procesos sancionatorios fundamentados en las diferentes alertas generas por las interventorías en los últimos años por incumplimiento contractual; sin embargo, a la fecha no se evidencian acciones concretas para dar inicio al proceso sancionatorio por parte de la Entidad.

6.5.4 No justificación en la compra de predios innecesarios

Se han evidenciado compras de predios innecesarios por parte del concesionario a la altura del municipio de Zaragoza referidos a la construcción de una ciclo ruta que nunca se llevó a cabo; esto debido a que no se obtuvo la licencia para poder adelantar las obras y el concesionario se anticipó en la compra; sin embargo, no se evidencian las actuaciones pertinentes por parte de la Entidad para conminar al concesionario a resarcir una compra inadecuada y anticipada a unas obras que no se ejecutaron. Esto se evidencia de manera clara en la sabana predial y la identificación de los predios adquiridos que sobresalen el derecho de vía del sitio especificado; en consecuencia se evidencia una inadecuada utilización de los mismos y adicionalmente se encuentran ubicados en frente de un establecimiento comercial que los utiliza como bahía de parqueo.





Por lo anterior se considera necesario aclarar esta situación en cuanto al reconocimiento y titulación de dichos predios que no son necesarios para el proyecto ya que puede configurarse un detrimento patrimonial por la compra innecesaria de un predio, en la cual el concesionario no atendió recomendaciones sobre la adquisición, solamente cuando se obtuviera el aval de la ANI.

Al respecto la supervisión informó sobre las actuaciones de la Agencia respecto de las adquisiciones prediales y manifestó que el contrato de concesión no contempla la penalización o imposición de multa al Concesionario por haber realizado una mala compra; sin embargo, la supervisión insistirá en la devolución de los recursos, inclusive dentro de la liquidación del contrato de concesión.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) validando el cumplimiento de las las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría. Así mismo, se realizó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría; es importante resaltar que para la presente auditoría la interventoría cambió respecto de las auditorías que esta Oficina ha realizado al proyecto, siendo esta la tercera auditoría en realizarse; la primera vez que se evaluó se encontraba finalizando algunas obras de la etapa de construcción y la segunda se hizo en etapa de operación y mantenimiento. En consecuencia, se cuenta con datos que permiten evidenciar si se han tomado acciones a partir de las recomendaciones realizadas en anteriores auditorías, para el mejoramiento continuo.

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo (Matriz de Evaluación de Desempeño – MED) de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁷ A partir de la auditoría adelantada en abril de 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

⁷ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 19 y 20 de febrero de 2018.



Tabla 7. Resultados de calificación MED de Abril de 2018.

		Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO			Cumplimiento contractual
		0-69	70-89	90-100	
Id	Componente	Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	70,83	-	9/12 (75%)
02	Gestión Técnica	-	72,75	-	16/20 (80%)
03	Gestión Financiera	-	71,90	-	11/13 (85%)
04	Gestión Jurídica	-	71,88	-	7/8 (88%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	-	77,63	-	20/20 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	75,00	-	10/10 (100%)
07	Gestión Social	-	73,08	-	12/13 (92%)
08	Gestión Predial	-	71,43	-	6/7 (86%)
Calificación ponderada:		73/100	Cumplimiento contractual:		91/103 (88%)

Fuente: Elaboración propia.

Las calificaciones reportadas se encuentran acorde a la metodología utilizada por la Oficina de Control Interno hasta 2017, según la cual el desempeño de una interventoría se considera alto si la calificación global se encuentra entre 61 y 80. A partir de la actualización hecha en 2018 el desempeño se considera alto si las calificaciones se encuentran entre 90 y 100, medio entre 70 y 89 y bajo entre 0 y 69.

El resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Desarrollo Vial para la actual auditoría, la cual evaluó ocho (8) componentes, es de 73 sobre 100, resultado global. En esta 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).

A nivel general, se observó una interventoría que cumple con la mayor parte de las obligaciones contractuales denotando un 88% de cumplimiento sobre las evaluadas (91 de 103, ver columna 6 de la Tabla 7); sin embargo, es importante anotar que la interventoría lleva un periodo de 4 meses y aún tiene varios aspectos por mejorar que se detallan en las conclusiones del informe y dan cuenta de no cumplir a cabalidad el 100% de las obligaciones contractuales revisadas, ya que se identifican falencias en el cumplimiento parcial de algunos aspectos, mas no ausencia de actuaciones al respecto, pero que pueden implementarse mejoramientos tendientes a abarcar los controles necesarios en la etapa final del contrato de concesión que se adelanta actualmente. En la sección 9.1.1 se detallan las conclusiones para la interventoría.

Es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en años diferentes (ver [Error! No se encuentra el origen de la referencia.]) no son comparables directamente, ya que



obedecen a escalas diferentes. Es así como por ejemplo, en las dos primeras calificaciones el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

En las visitas de auditoría realizadas los días 19 y 20 de abril de 2018, 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.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) fueron 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.

Se evidencia la necesidad de ajustar algunos controles y vigilancia sobre la fase final del contrato de concesión los cuales se evidencian en la presente auditoría como parte del mejoramiento continuo de la interventoría, los cuales fueron constatados en la visita realizada para el presente año; sin embargo, se denota que es una nueva interventoría que se está adaptando al proyecto de concesión.

La calificación obtenida se ubica dentro de un rango medio lo cual evidencia un cumplimiento parcial respecto a la totalidad de los componentes evaluados; los aspectos que se resaltan y otros que precisan un mejoramiento serán abordados en la tabla 9; a continuación, se presenta el análisis de cada componente evaluado en esta auditoría, así:

Tabla 8. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS Y/O GESTIÓN QUE DA VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA Y/O RECOMENDACIONES
Administrativo 70.83/100	<p>Para el componente administrativo se evaluaron 12 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 12 criterios contractuales y 3 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 75% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <p>- Se denota cumplimiento a nivel organizacional, cumple con el personal previsto en el plan de cargas y con los equipos asociados al mismo; se verifica personal adicional en algunas áreas y se evidencia vehículos adicionales en la zona del proyecto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia entrega tardía de los informes de interventoría, lo cual incumple el anexo plan de cargas en su numeral 9.4.1 "Informes. El Interventor deberá presentar informes mensuales de la gestión realizada, sin perjuicio de los demás informes que le solicite la Agencia Nacional de Infraestructura. Preparar y presentar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, Grupo Interno de Carreteras, dentro de los diez (10) días calendario de cada mes..." - No se evidencian capacitaciones de orden técnico lo cual incumple el anexo plan de cargas en el numeral 9.3.2 Funciones generales, literal (a) Área Administrativa: "Realizar las acciones necesarias para garantizar su actualización científica y tecnológica en las áreas de su competencia, incorporar el nuevo conocimiento en el desarrollo del trabajo y, en general, propender porque los servicios prestados tengan el mayor valor agregado posible para beneficio del respectivo Contrato de Concesión"



	<ul style="list-style-type: none"> - Se viene dando un apoyo y acompañamiento adecuado a la ANI de acuerdo a las diferentes situaciones que vive el proyecto y que enmarcan el último año de la concesión ad portas de la reversión del mismo. - Se denota una exigencia periódica de información al concesionario a fin de atender diferentes situaciones que se vienen generando en el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se evidencia adecuada actualización del Project Online, se cuenta con información parcial del proyecto y no ha sido actualizada adecuadamente la información de la nueva interventoría del proyecto. - Se debe prever por parte de la interventoría adelantar capacitaciones de orden técnico, además de temas coyunturales como reversión, la cual será parte fundamental del proyecto el primer semestre de 2019. - La exigencia de la información al concesionario es necesaria a lo largo de la ejecución de cualquier etapa del proyecto de concesión por lo cual es necesario documentar las diferentes solicitudes realizadas al concesionario que aún no tienen contestación y son requerimientos necesarios para la gestión de control que adelanta la interventoría, por lo cual se sugiere a la interventoría remitir a la supervisión dicha información para poder acceder a la misma mediante apoyo de gestión de la ANI.
<p>Técnico 72.75/100</p>	<p>Para el componente técnico se evaluaron 25 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 20 criterios contractuales y 5 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 80% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se evidencian oficios, alertas y planteamientos generados por la interventoría para la adecuada operación del proyecto, que el concesionario responde en la mayoría de los casos acogiendo las sugerencias planteadas. - Se denota un adecuado seguimiento a la identificación de daños y novedades reportados al concesionario para su mejoramiento tanto a nivel de pavimento como a nivel de indicadores de cumplimiento en materia de mantenimiento rutinario. - Las verificaciones a los trabajos de mantenimiento correctivo son acertadas y denotan parámetros de cumplimiento acorde a lo que necesita el corredor vial, generando alertas por novedades en cuanto a procedimientos constructivos que adelanta el concesionario. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es necesario que la interventoría propenda por plantear soluciones técnicas al concesionario en virtud de acciones denotadas de manera irregular y que impacten el desarrollo de la operación del proyecto, no basta con plantear irregularidades detectadas en recorridos, sino mirarlos de manera conjunta para generar alternativas de mitigación y solución. - Se requiere a la interventoría verificar con mayor profundidad el informe de auditoría de seguridad vial, ya que el mismo no abarca con profundidad y detalle los aspectos a mejorar en el corredor vial concesionado. - Se requiere a la interventoría adelantar de manera ágil el inventario general del proyecto, actualizado y sustentado fotográficamente ya que aún permanece en ejecución aun después de 4 meses de haber iniciado el contrato de interventoría. - Se sugiere a la interventoría solicitar al concesionario un PMT (Planes de Manejo de Tráfico) general/estándar de las intervenciones más recurrentes y así hacerle control a lo implementado. - Con miras a la realización del informe de índice de estado, se requiere que la interventoría, ANI y concesionario validen los equipos con los cuales se realizará la medición ya que siendo de tecnologías distintas pueden generar datos diferentes en términos de precisión; en todo caso es necesario acordar de manera conjunta la verificación de dichas mediciones para el tratamiento posterior a realizar con los resultados. - Se requiere a la interventoría solicitar y adelantar una revisión general de la señalización vertical del corredor concesionado, ya que se evidencian



		<p>falencias tanto en estado como en necesidad a lo largo del corredor, adicionalmente es importante señalar que no se han adoptado los cambios previstos en el manual de señalización vial 2015 expedido por el Ministerio de Transporte.</p>
<p>Financiero 71.90/100</p>	<p>Para el componente financiero se evaluaron 16 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 13 criterios contractuales y 3 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 85% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la Interventoría.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se debe realizar análisis de indicadores financieros (Liquidez, Capital de trabajo, Endeudamiento, etc) que planteen la situación actual que vive el concesionario y su situación ante las necesidades que requiera el proyecto; estos indicadores pueden generarse de los insumos aportados por la fiduciaria mensualmente. - Es necesario llevar a cabo un control de desembolsos por la gestión predial para verificar en virtud de la subcuenta el acumulado que se tiene conforme a la reversión del proyecto para solventar la compra de predios faltantes en expropiación
<p>Jurídico 71.88/100</p>	<p>Para el componente jurídico se evaluaron 9 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 8 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 88% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la Interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se han generado conceptos referidos a situaciones que vienen siendo de análisis jurídico los cuales complementan actuaciones de la Entidad referidas a procesos que se vienen adelantando desde años anteriores, principalmente respecto a incumplimientos del concesionario. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda llevar una matriz pormenorizada por obligaciones contractuales del contrato de concesión al cual se le pueda hacer seguimiento a cada aparte; actualmente se hace de manera dispersa en todo el informe mensual. - El contenido del informe jurídico es muy general y no permite evidenciar las diferentes actuaciones de la interventoría generadas en el periodo comprendido; se generan actuaciones en diferentes áreas. - Es necesario que la interventoría revise incumplimiento por la no realización de la glorieta la victoria.
<p>Aforos y recaudo 77.63/100</p>	<p>Para el componente aforos y recaudo se evaluaron 21 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 20 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la Interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se destaca un control adecuado en la validación de conteos y recaudo de las áreas de peaje. - La infraestructura física de las áreas de pesaje y peaje mantienen un acorde seguimiento respecto a las características necesarias para el funcionamiento de las estaciones y de 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe revisarse de manera conjunta (Concesionario e Interventoría) las causas que dan origen a tener una confiabilidad por debajo de los parámetros contractuales previstos. - En las nuevas mediciones realizar comparaciones de trazabilidad que evidencien la mejora en la confiabilidad que se reporta en las auditorias de peajes.



	los requerimientos generados por la interventoría.	
Ambiental 75.00/100	<p>Para el componente ambiental se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 10 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El control hacia el cumplimiento de las obligaciones de la licencia ambiental es reportado periódicamente por la interventoría en cumplimiento de lo dispuesto, asimismo por lo definido en las diferentes modificaciones de licencia generados durante el proyecto. - Se ha dado inicio a la verificación de las compensaciones ambientales que debe realizar el concesionario con acompañamiento de la ANI lo cual genera el inicio de la verificación para la reversión del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se debe acompañar las labores de verificación de las compensaciones ambientales asociadas a la licencia ambiental y a sus diferentes modificaciones a lo largo del proyecto de concesión, conforme a definir pendientes en materia ambiental que tenga el proyecto actualmente. - Requerir al concesionario los soportes de seguridad social de sus empleados y los contratistas que se encuentren adelantando actividades para el proyecto; es necesario establecer controles que permitan corroborar el cumplimiento de los aportes a seguridad social y salud ocupacional. - Es necesario que la interventoría verifique los autos generados por la autoridad ambiental en virtud de la revisión de los ICA presentados por el concesionario además de hacerle seguimientos a las observaciones allí señaladas.
Social 73.08/100	<p>Para el componente social se evaluaron 14 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 13 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 92% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - EL cumplimiento de los programas definidos en el plan de gestión social se cumple periódicamente y se refleja por la interventoría en indicadores que miden su avance. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se evidencia página web de la interventoría conforme a lo establecido en el plan de cargas el numeral 9.3.2 Funciones generales, literal (a) Área Administrativa: "Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto. Alguna información será clasificada solo disponible para la supervisión del proyecto y otra estará a disposición del público en general. Lo anterior según las disposiciones que considere la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA... La página Web elaborada por la Interventoría, deberá contener dentro de las funciones técnicas, un link o enlace específico y único para el uso de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en el cual la entidad pueda en cualquier momento consultar toda la información digitalizada del proyecto, es decir desde los pliegos de condiciones, sus anexos y apéndices, pasando por la propuesta del concesionario, documentos contractuales, documentos de diseño (carteras topográficas, planos, actas, estudios, formatos de campo, etc.), informes de toda índole, y la correspondencia generada entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA..." - En la revisión de la página web y demás redes

		<p>sociales del concesionario debe solicitarse mantener actualizadas las noticias, vínculos y demás información referente al proyecto ya que se denota desactualización y con muy poco contenido de utilidad para los usuarios.</p>
Predial 71.43/100	<p>Para el componente predial se evaluaron 8 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 7 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 86% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia acompañamiento permanente a la gestión predial del otrosí 10; sin embargo, aún quedan varios predios por escriturar a favor de la Entidad, situación que debe ser culminada antes de que la actual interventoría culmine en mayo de 2018. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se evidencia un adecuado seguimiento al control sobre las invasiones a lo largo del derecho de vía del corredor concesionado; esto conforme a lo dispuesto en el plan de cargas numeral 9.3.2 funciones generales, literal (h) Área Predial: "Verificar que el concesionario esté cumpliendo con sus obligaciones para la protección y vigilancia del corredor vial concesionado, de tal manera que adelante oportunamente la gestión conducente a la restitución del bien de uso público, en caso de que este sea invadido." - Se requiere definir posibles posiciones respecto a la adquisición de predios innecesarios por parte del concesionario, lo cual requiere que la interventoría conceptúe a la ANI sobre la necesidad de aclarar la situación allí establecida y los perjuicios que pudieron generarse en contra del Estado y que aún se mantienen.

La interventoría, Consorcio Desarrollo Vial, lleva 4 meses aproximadamente y fue contratada con el objetivo principal de culminar la etapa de operación y mantenimiento del contrato de concesión además de llevar a cabo el acompañamiento al proceso de reversión de la infraestructura concesionada y apoyar la liquidación del contrato de concesión.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades de la Oficina de Control Interno levantadas en auditorías pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año.

8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

El proyecto auditado tiene abiertos a la fecha dos (2) hallazgos de la Contraloría General de la República (CGR), con acciones de mejoramiento cumplidas para un hallazgo y en término para el otro; sin embargo, uno de estos hallazgos depende de las acciones acometidas sobre el otro por lo tanto su cierre está condicionado; los hallazgos del proyecto corresponden a la auditoría realizada

por la CGR en 2011 y fueron replanteados luego de la revisión de los soportes presentados a la CGR en el año 2016.

En esta sección, se presenta el hallazgo que está vigente, sus causas y los avances de sus planes de mejoramiento y se emiten recomendaciones para avanzar hacia el mejoramiento de cada problemática.

8.1.1 Hallazgo 487-63, sobre el modelo financiero

Según informe de la CGR, el problema evidenciado es: “Debido a que en el proceso de la concesión no se realiza la sensibilización de los modelos económicos para determinar el impacto en la ecuación económica.”, por lo cual no se recibieron las obras oportunamente de acuerdo a lo previsto contractualmente, generando un desequilibrio económico en las arcas del Estado.

La ANI formuló la siguiente acción: “Impulsar la Gestión de cobro al concesionario, por el presunto detrimento patrimonial, originado en el desplazamiento de las inversiones.”

La CGR hizo revisión de las unidades de medida en el año 2016, sin embargo, consideró que las acciones no fueron suficientes para realizar el cierre del hallazgo, por lo cual se generó un replanteamiento del mismo con las unidades de medida que se evidencian en la tabla 9.

Tabla 9. Hallazgos del proyecto

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
487-63	Hallazgo Administrativo, Disciplinario y Fiscal - Modelo Financiero. Se evidencia un mayor beneficio en cuantía de \$81.915.8 millones a 31 de diciembre de 2011 medido en valor presente (VPN) a favor del Concesionario, ocasionado por las modificaciones contractuales de los otrosíes 2, 5 y 8 y desplazamiento de los cronogramas, generando un desequilibrio de la ecuación contractual en contra de los intereses del Estado, por cuanto no recibió las obras oportunamente de acuerdo a lo previsto contractualmente. % Avance unidades de medida: 80%. Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.	1.- Análisis y soporte documental 2.- Acciones institucionales preventivas 3.- Acciones de cobro si aplican 4.- Documentos de conclusión 5.- Informe de cierre

Fuente: PMI actualizado al 27 de abril de 2018

En junio de 2017 se pretende dar cumplimiento a la totalidad del plan con la unidad de medida faltante y estaría pendiente de revisión por parte de la Contraloría General de la República.

8.1.1 Hallazgo 498-74, Administrativo Cierre Financiero

Según informe de la CGR, el problema evidenciado es: “Debido a que la Entidad no dio aplicación a los riesgos que debe de asumir el concesionario tal como lo establece el CONPES 3107 /2001., por lo cual se genera un desplazamiento de los aportes de Equity, predios e interventoría, no se realizó la sensibilización en el modelo para determinar el impacto del costo del dinero.”

LA ANI planteó como acción: "Resultado de las mesas de trabajo interdisciplinarias efectuadas, solicitar un nuevo concepto jurídico con la identificación de las acciones a desplegar"

La CGR hizo revisión de las unidades de medida en el año 2016, y consideró que se da por cumplida la connotación Administrativa del Hallazgo, sin embargo se hará seguimiento junto con las actividades de cobro que se están realizando para el hallazgo N.487 (63) ya que allí es donde se agruparon los desplazamientos de los otros ítems 2, 5 y 8.

Tabla 10. Hallazgos del proyecto

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
498-74	<p>Hallazgo Cierre Financiero. Se observa en los considerandos del otrosí 2, a través del cual el INCO concede la petición elevada por el concesionario relacionada con la solicitud de aplazar por un término prudencial de 4 meses la presentación del cierre financiero, el hecho plasmado, entre otras cosas, en el oficio rubricado por el Director General de la Banca de Inversiones COLCORP del 5 de enero de 2005, en el cual manifiesta que "...a la fecha no ha sido posible obtener resultado positivo con la banca en razón a que las acciones legales adelantadas en contra del proyecto y la incertidumbre que por dichas acciones se generan sobre la continuidad del mismo han impedido que el sector financiero emprenda un análisis formal de la facilidad del crédito solicitado...", situación está de no recibo por parte de este grupo auditor, por cuanto, como bien dictamina el documento CONPES 3107 DE 2001, los riesgos financieros para las concesiones de tercera generación, son asignados exclusivamente al concesionario, situación está que conlleva a cuestionar el hecho en el cual se motivaron las razones que desplazaron los aportes de capital establecidos contractualmente con respecto al Equity.</p> <p>% Avance unidades de medida: 100%.</p> <p>Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 31 de diciembre de 2016.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comunicación al de verificación documental al archivo de la Entidad. 2. Comunicación al concesionario Solicitud de verificación documental. 3. Documentos, acta, informe Banca de Inversión (lo que aplique). 4. Informe Técnico Supervisor proyecto. 5. Informe Financiero ANI. 6. Concepto Jurídico ANI con acciones a seguir <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Informe de cierre

Fuente: PMI actualizado al 27 de abril de 2018

Ya habiendo aportado los soportes para cada una de las unidades de medida y luego de la verificación de la CGR se declaró como no efectivo para su cierre, pero esta señaló lo siguiente:

"Se considera cumplida la connotación Administrativa del Hallazgo, sin embargo se hará seguimiento junto con las actividades de cobro que se están realizando para el hallazgo N.487 (63) ya que allí es donde se agruparon los desplazamientos de los otros ítems 2, 5 y 8.

Cumplida la connotación Administrativa, se hará el seguimiento por medio del hallazgo N. 487(63) por medio del cual se están realizando las gestiones de cobro. Así mismo está pendiente el concepto de responsabilidad de la CGR."

Conforme a lo anterior este hallazgo está pendiente de la culminación del anterior y estimaría su cierre una vez sea nuevamente revisado por la CGR y se evidencie la efectividad.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Actualmente no se tienen no conformidades abiertas por lo tanto no hay plan de mejoramiento para este proyecto.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

Se consultó ORFEO⁸; 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, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidencia que para el año 2017 y lo corrido de 2018 por parte de los entes de control se recibieron 8 comunicaciones con solicitudes e información acerca del proyecto Pereira-La Victoria; de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- Todos los oficios fueron atendidos o informados según su requerimiento.
- Se recibieron 2 provenientes de la Superintendencia de Puertos y Transporte, 5 de la Procuraduría General de la Nación y 1 del Senado de la República.
- La mayor cantidad de requerimientos los realiza la Procuraduría General de la Nación en los cuales advierte inconformidades de la comunidad y veedurías ciudadanas acerca de la IP Pereira-La Victoria, Cerritos – La Virginia, las cuales dentro del proceso de socialización deben tenerse en cuenta. De la misma manera la Procuraduría General de la Nación solicita información sobre la interventoría Consorcio Interconcesiones 2012 y la supervisión del proyecto entre el año 2012 y 2017, a lo cual la Entidad remite la información solicitada.
- Superintendencia de Puertos y Transporte en virtud de la visita realizada en el año 2017, resalta un oficio indicando visita e informe de inspección a la báscula del proyecto, junto con el informe de un presunto incumplimiento en la operación de la misma para lo cual se piden contingencias al respecto. En cuanto a este último y una vez revisado con la supervisión y la interventoría del proyecto se evidencian acciones realizadas por el concesionario y verificadas por la interventoría y supervisión donde se precisa un plan de acción de mejoramiento principalmente enfocado en la calibración de las básculas para el mes de marzo de 2018 conforme lo solicitado y mejoras en la infraestructura física de la misma, atendiendo la solicitud de mejoramiento planteada por la Superintendencia.
- En cuanto al requerimiento del Senado de la República este se remite en virtud de un derecho de petición sobre información del proyecto de iniciativa privada que se está estructurando, de la misma manera se contestó en tiempo y en completitud.

En virtud de las notificaciones recibidas por los diferentes entes de control es necesario interactuar de manera ágil y convincente con las respuestas que se vienen adelantando a cada una de las peticiones, debido a que se evidencian solicitudes similares enfocadas a requerimientos de

⁸ Sistema de gestión documental Interno - ANI

información tanto del proyecto como de actuaciones históricas de interventorías y supervisiones; sin perjuicio de lo anterior se han venido atendiendo cada una de las solicitudes de cada dependencia respecto al proyecto de concesión. (Anexo - Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control).

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y auditados en general por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría, dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI (disponible en https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf), el cual se cita enseguida:

“Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe”.

El día 25 de abril de 2018 se compartieron las conclusiones identificadas como posibles no conformidades y recomendaciones de la auditoría; la interventoría y supervisión dieron respuesta el día 27 de abril de 2018 con soportes que evidencian acciones sobre las no conformidades encontradas. Luego de verificar los soportes remitidos se validaron estableciendo las situaciones que se presentan a continuación.

Las No Conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna tanto de la interventoría como de la supervisión.

9.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en la esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

En este sentido, el responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato EVCI-F-004 **“PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”**, para lo cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría

formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas y estos deben ser remitidos al correo electrónico immejia@ani.gov.co, para su revisión y formalización. A continuación se presentan las no conformidades de acuerdo al responsable de cada proceso.

9.1.1 Para la Interventoría:

1. Se evidencia entrega tardía de los informes de interventoría, lo cual incumple el anexo plan de cargas en su numeral 9.4.1 *"Informes. El Interventor deberá presentar informes mensuales de la gestión realizada, sin perjuicio de los demás informes que le solicite la Agencia Nacional de Infraestructura. Preparar y presentar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, Grupo Interno de Carreteras, dentro de los diez (10) días calendario de cada mes..."*
2. No se evidencia página web de la interventoría conforme a lo establecido en el plan de cargas el numeral 9.3.2 Funciones generales, literal (a) Área Administrativa: *"Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto. Alguna información será clasificada solo disponible para la supervisión del proyecto y otra estará a disposición del público en general. Lo anterior según las disposiciones que considere la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.... La página Web elaborada por la Interventoría, deberá contener dentro de las funciones técnicas, un link o enlace específico y único para el uso de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en el cual la entidad pueda en cualquier momento consultar toda la información digitalizada del proyecto, es decir desde los pliegos de condiciones, sus anexos y apéndices, pasando por la propuesta del concesionario, documentos contractuales, documentos de diseño (carteras topográficas, planos, actas, estudios, formatos de campo, etc.), informes de toda índole, y la correspondencia generada entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA..."*
3. No se evidencia un adecuado seguimiento al control sobre las invasiones a lo largo del derecho de vía del corredor concesionado, esto conforme a lo dispuesto en el plan de cargas numeral 9.3.2 funciones generales, literal (h) Área Predial: *"Verificar que el concesionario esté cumpliendo con sus obligaciones para la protección y vigilancia del corredor vial concesionado, de tal manera que adelante oportunamente la gestión conducente a la restitución del bien de uso público, en caso de que este sea invadido."*
4. No se evidencian capacitaciones de orden técnico lo cual incumple el anexo plan de cargas en el numeral 9.3.2 Funciones generales, literal (a) Área Administrativa: *"Realizar las acciones necesarias para garantizar su actualización científica y tecnológica en las áreas de su competencia, incorporar el nuevo conocimiento en el desarrollo del trabajo y, en general, propender porque los servicios prestados tengan el mayor valor agregado posible para beneficio del respectivo Contrato de Concesión"*.

9.1.2 Para la Vicepresidencia Jurídica:

1. No se evidencian resultados concretos respecto al siguiente incumplimiento:
 - a. Incumplimiento por la no ejecución de la obra definida como Glorieta La Victoria prevista en el Otrosí 23 de 2009.

9.1.3 Para la supervisión y equipo de apoyo:

2. No se evidencian resultados concretos respecto a los siguientes incumplimientos:
 - a. Inhabilidad sobreviniente de Conalvias Construcciones SAS miembro de la Sociedad Concesionaria de Occidente SAS, ya que dicha empresa se encuentra reportada en el SIBOR de la Contraloría General de la República como responsable fiscal y en el SIRI de la Procuraduría General de la Nación reportado como inhabilitado para contratar con el Estado.
 - b. No implementación de cabinas telefónicas en los paraderos a lo largo del corredor de acuerdo a lo previsto contractualmente.
3. Los convenios interadministrativos generados entre el INCO hoy ANI con el municipio de Pereira no se liquidaron, esto impacta la reversión del contrato de concesión.
4. No se evidencia adecuada actualización del Project Online, se cuenta con información parcial del proyecto y no ha sido actualizada adecuadamente la información de la nueva interventoría del proyecto.

9.2 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la interventoría como por parte de la supervisión.

9.2.1 Para la Interventoría

1. El proyecto está en etapa de operación y mantenimiento tendiente a la reversión de la infraestructura por cuenta de la terminación del contrato de concesión en el mes de julio de 2019 aproximadamente; es por esto, que se requiere que se inicie la planeación de la reversión, lo cual genera una revisión integral de todo el contrato de concesión con los cierres definidos para cada componente (técnico, jurídico y financiero); es así como la interventoría debe iniciar la revisión del manual de reversiones de la ANI junto con los diferentes formatos que se estiman en el mismo. Se debe establecer un cronograma de actividades de cierre y verificación para plantear las actividades faltantes o pendientes del contrato, validarlas y llevarlas a la liquidación del contrato.
2. Se debe prever por parte de la interventoría adelantar capacitaciones de orden técnico, además de temas coyunturales como reversión, la cual será parte fundamental del proyecto el primer semestre de 2019.
3. La gestión documental de la interventoría es vital en el sentido de tener una custodia de la información confiable y permanente en el tiempo; por lo cual se sugiere mantener la información en sistemas de almacenamiento tipo "nube" salvaguardando perdidas físicas de backup físicos como discos duros y/o servidores.
4. La exigencia de la información al concesionario es necesaria a lo largo de la ejecución de cualquier etapa del proyecto de concesión por lo cual es necesario documentar las diferentes solicitudes realizadas al concesionario que aún no tienen contestación y son requerimientos necesarios para la gestión de control que adelanta la interventoría, por lo cual se sugiere a la interventoría remitir a la supervisión dicha información para poder acceder a la misma mediante apoyo de gestión de la ANI.

5. Se evidencia en la auditoría de peajes que la confiabilidad está por debajo del 99%, lo cual evidencia un incumplimiento del concesionario en virtud de lo establecido contractualmente; sin embargo, dicha situación ha sido justificada por la interventoría pero debe emprenderse una labor mancomunada con el concesionario para que dicha situación no se vuelva a presentar mes a mes estableciendo los correctivos necesarios.
6. Es necesario que la interventoría propenda por plantear soluciones técnicas al concesionario en virtud de acciones denotadas de manera irregular y que impacten el desarrollo de la operación del proyecto; no basta con plantear irregularidades detectadas en recorridos, sino mirarlos de manera conjunta para generar alternativas de mitigación y solución.
7. De acuerdo a los recorridos que se realizan en el corredor debe insistirse al concesionario en mejorar el estado de las vallas del corredor, ya que en esta se está difundiendo la información del proyecto y de los servicios asociados al proyecto, la cual se percibe en regular estado.
8. En virtud de la reversión prevista para el proyecto aproximadamente en julio de 2019, es necesario constatar los bienes a revertir en temas de operación, ya que los vehículos tales como ambulancias, grúas y carrotalleres a revertir deben cumplir ciertas condiciones de reversión.
9. Con miras a la realización del informe de Índice de estado, se requiere que la interventoría, ANI y concesionario validen los equipos con los cuales se realizará la medición ya que siendo de tecnologías distintas pueden reportar datos diferentes en términos de precisión; en todo caso es necesario acordar de manera conjunta la verificación de dichas mediciones para el tratamiento posterior a realizar con los resultados.
10. Se sugiere realizar recorridos conjuntos entre interventoría y concesionario con el fin de evidenciar y generar compromisos para el mantenimiento y operación del corredor, tales como los dispuestos para mejorar el mantenimiento rutinario y correctivo del corredor vial.
11. Se sugiere a la interventoría solicitar al concesionario un PMT (Planes de Manejo de Tráfico) general/estándar de las intervenciones más recurrentes y así hacerle control a lo implementado.
12. Se requiere a la interventoría solicitar y adelantar una revisión general de la señalización vertical del corredor concesionado, ya que se evidencian falencias tanto en estado como en necesidad a lo largo del corredor, adicionalmente es importante señalar que no se han adoptado los cambios previstos en el manual de señalización vial 2015 expedido por el Ministerio de Transporte.
13. Se requiere a la interventoría verificar con mayor profundidad el informe de auditoría de seguridad vial, ya que el mismo no abarca con profundidad y detalle los aspectos a mejorar en el corredor vial concesionado.
14. Se requiere a la interventoría adelantar de manera ágil el inventario general del proyecto, actualizado y sustentado fotográficamente ya que aún permanece en ejecución aun después de 5 meses de haber iniciado el contrato de interventoría.
15. Se debe realizar análisis de indicadores financieros (Liquidez, Capital de trabajo, Endeudamiento, etc) que planteen la situación actual que vive el concesionario y su

- situación ante las necesidades que requiera el proyecto; estos indicadores pueden generarse de los insumos aportados por la fiduciaria mensualmente.
16. Es importante que se señale en los reportes financieros de la interventoría un análisis de la variación del recaudo, principalmente si es negativa y el impacto que podría llevar en términos de ingreso esperado.
 17. Se recomienda llevar una matriz pormenorizada por obligaciones contractuales del contrato de concesión, al cual se le pueda hacer seguimiento a cada aparte; actualmente se hace de manera dispersa en todo el informe mensual.
 18. El contenido del informe jurídico es muy general y no permite evidenciar las diferentes actuaciones de la interventoría generadas en el periodo comprendido; se generan actuaciones en diferentes áreas.
 19. Es necesario que la interventoría revise el incumplimiento por la no realización de la glorieta La Victoria.
 20. Se debe acompañar las labores de verificación de las compensaciones ambientales asociadas a la licencia ambiental y a sus diferentes modificaciones a lo largo del proyecto de concesión, conforme a definir pendientes en materia ambiental que tenga el proyecto actualmente.
 21. Requerir al concesionario los soportes de seguridad social de sus empleados y los contratistas que se encuentren adelantando actividades para el proyecto; es necesario establecer controles que permitan corroborar el cumplimiento de los aportes a seguridad social y salud ocupacional.
 22. Es necesario que la interventoría verifique los autos generados por la autoridad ambiental en virtud de la revisión de los ICA presentados por el concesionario además de hacerle seguimientos a las observaciones allí señaladas.
 23. Se recomienda a la interventoría preparar con suficiente anterioridad la encuesta de satisfacción a realizarle a los usuarios conforme lo establecido en el anexo plan de cargas la cual debe hacerse semestralmente.
 24. Conforme los indicadores de cumplimiento generados por el concesionario en los programas del plan de gestión social, debe analizarse los resultados entregados por la concesión y establecer metas de cumplimiento a fin de generar análisis al respecto; no basta únicamente con señalar lo obtenido por el concesionario.
 25. En la revisión de la página web y demás redes sociales del concesionario debe solicitarse mantener actualizadas las noticias, vínculos y demás información referente al proyecto ya que se denota desactualización y con muy poco contenido de utilidad para los usuarios.
 26. Se requiere definir posibles posiciones respecto a la adquisición de predios Innecesarios por parte del concesionario, lo cual requiere que la interventoría conceptúe a la ANI sobre la necesidad de aclarar la situación allí establecida y los perjuicios que pudieron generarse en contra del Estado y que ahora mantiene.
 27. Se sugiere realizar un recorrido conjunto con el concesionario para verificar las zonas de invasión del derecho de vía e iniciar las acciones conducentes a su restablecimiento.

9.2.2 Para la Supervisión

1. Debe iniciarse la preparación para las labores de reversión del proyecto Pereira-La Victoria, ya que el contrato 046 de 2004 está por culminar en el mes de julio de 2019 (tendiente al cumplimiento del ingreso esperado); por lo tanto y de acuerdo a las experiencias que se han tenido en la ANI, los procesos de reversión y liquidación toman tiempos adicionales a los estipulados por lo tanto se recomienda revisarse la mejor manera de iniciar la preparación de la reversión.
2. Establecer un estimativo en tiempos para la adquisición de los predios en expropiación, los cuales lograrán ser adquiridos antes de culminar el contrato de concesión y que alternativas se pueden tener para los que no se lograrían adquirir en los tiempos del presente contrato.
3. Se recomienda a la supervisión establecer una revisión de la infraestructura asociada a los convenios interadministrativos con el municipio de Pereira, tales como son las casetas de los Piñeros y las obras del Mirador, ya que el estado actual de las mismas es bastante deficiente y su estado depende de la definición de quien se hará cargo de la infraestructura para su explotación comercial y mantenimiento en lo que resta del contrato actual y a quien corresponda una vez se revierta el proyecto.
4. Es necesario generar una verificación de los poseedores de las casetas en el sector de la intersección Cerritos, sitio denominado "Los Piñeros" para la validación respecto a quienes se les entregó inicialmente, contrastar información y definición de poseedores actuales.
5. Es importante establecer que se hará con las áreas remanentes que resultaron en el proyecto a fin de la reversión.
6. Se recomienda, que se plantee junto con la interventoría la revisión de informe de cumplimiento ambiental – ICA de manera preliminar a su radicación por parte de la concesión.
7. Se recomienda a la supervisión medir los impactos que pueda tener el TPD por eventos anormales que se presenten en el proyecto, debido al impacto que puede tener en la obtención del ingreso esperado y la variación en tiempo que generaría conforme a lo previsto para la reversión estimada en el mes de julio.
8. Transmitir las lecciones aprendidas en el proyecto en los diferentes componentes (Técnico, jurídico y financiero) a la Vicepresidencia de Estructuración con el fin de prever situaciones a tener en cuenta previsibles para la IP que se viene estructurando desde dicha dependencia, además de considerar necesidades relevantes en el corredor vial.
9. En virtud del Plan de Mejoramiento Institucional se recomienda a la supervisión generar la unidad de medida faltante del hallazgo 487-63, referida al informe de cierre, el cual debe ser de manera muy concreta donde se precisen las acciones que atacan el origen del hallazgo a través de las gestiones realizadas y que conforman el plan, con la cual se evidencie el cumplimiento de la totalidad de las unidades y así dar cumplimiento al plan propuesto para la revisión por parte de la CGR.
10. Insistir en aclarar el acumulado de las subcuenta ambiental y predial en función de los recursos necesarios para culminar el proyecto en temas como compensaciones ambientales y pago de predios pendientes en estado de expropiación; temas que han sido

solicitados pero no aclarados actualmente y son necesarios para definir posibles contingencias que requiera el proyecto.

11. En la compra de predios innecesarios para el proyecto en el municipio de Zaragoza referidos a la construcción de una ciclo ruta que nunca se llevó a cabo por temas referidos a permisos ambientales, deben plantearse por parte de la supervisión las acciones que sean necesarias para la restitución de los dineros asociados a esa compra predial.

9.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Se recomienda que para las iniciativas privadas que se adelantan en dicha dependencia se tengan como insumo lecciones aprendidas de proyectos que vienen culminando de primera, segunda y tercera generación de concesiones, en este caso particular de tercera generación, ya que es importante tener en cuenta posibles pendientes de ejecución que impacten las iniciativas que se están estructurando, sobre todo en temas ambientales, sociales y prediales.
2. Se sugiere tener en cuenta las necesidades identificadas en proyectos que por insuficiencia de recursos no pueden acometer y que son necesarios en un proyecto nuevo; en gran medida temas de seguridad vial que son determinantes para mejorar actualmente falencias evidenciadas en la operación de los corredores viales, este insumo se puede obtener de las Vicepresidencias de Gestión Contractual y Ejecutiva que actualmente están culminando proyectos de primera, segunda y tercera generación.

Elaboró:



Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

A continuación se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto carretero de concesión, se analiza la etapa operativa y de mantenimiento del contrato de concesión. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Se revisan las diferentes actuaciones que resaltan alertas en el proyecto a fines de emprender la etapa de reversión y como mecanismo de culminación de pendientes del proyecto. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Desarrollo Vial, en virtud del contrato 641 de 2017 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED por tercera ocasión en este proyecto a la interventoría Consorcio Interconcesiones, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.

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

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20174090111812 del 02 de febrero de 2017; solicitud de información. Se dio respuesta el 14 de febrero de 2017, con oficio 20172000043261. - Oficio 20174091067402 del 05 de octubre investigación disciplinaria contra Carlos Alberto Gonzalez Agudelo por presuntas irregularidades contractuales de 2017. Se dio respuesta el 09 de octubre de 2017, con oficio 20174020327291. - Oficio 20174091067472 del 05 de octubre de 2017 investigación disciplinaria contra José Joaquín Ortiz Garcia y Carlos Alberto González Agudelo por presuntas irregularidades contractuales. De carácter informativo. - Oficio 20174091067522 del 05 de octubre de 2017; solicitud de información. Se dio respuesta el 24 de octubre de 2017, con oficio 20171000343861. - Oficio 20174091163562 del 31 de octubre de 2017; investigación disciplinaria contra Carlos Alberto Velasquez Agudelo. Se dio respuesta el 07 de noviembre de 2017, con oficio 20174020358351. 	Respuestas generadas en tiempo.
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20184090119162 del 06 de febrero de 2018 solicitud información Rad 20175601710912. Se dio respuesta el 12 de febrero de 2018, con oficio 20183060040941. - Oficio 20184090147402 del 12 de febrero de 2018, requerimiento plan de mejoramiento estado bascula camionera concesión Pereira La Victoria. (oficio informativo) 	Respuestas generadas en tiempo.
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	- Oficio 20174090370292 del 07 de abril de 2017 derecho de petición peaje La Virginia – Cerrito II. Se dio respuesta el 11 de abril de 2017, con oficio 20172000111011.	Respuestas generadas en tiempo
DEFENSORIA DEL PUEBLO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda en el sistema documental – ORFEO.



Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

Plazos estimados para el contrato de Concesión.

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	02 de agosto de 2004
Fecha de terminación estimada	02 de julio de 2019*
Plazo actual estimado del contrato (años)	16 años
Fecha acta de inicio preconstrucción	27 de septiembre de 2004
Fecha acta de inicio Construcción	28 de mayo de 2005
Otrosi 1	24 de diciembre 2004
Otrosi 2	17 de marzo 2005
Otrosi 3	17 de marzo 2005
Otrosi 4	31 de mayo 2005
Otrosi 5	23 de junio 2005
Otrosi 6	22 de junio 2005
Otrosi 7	27 de septiembre 2005
Otrosi 8	23 de noviembre 2005
Otrosi 9	19 de diciembre 2005
Otrosi 10	10 de enero 2006
Otrosi 11	12 de enero 2006
Otrosi 12	16 de enero 2006
Otrosi 13	25 de enero 2006
Otrosi 14	12 de junio 2006
Otrosi 15	31 de julio 2006
Otrosi 16	07 de noviembre 2006
Otrosi 17	26 de marzo 2007
Otrosi 18	27 de agosto 2007
Otrosi 19	12 de mayo 2008
Otrosi 20	30 de diciembre 2008
Otrosi 21	26 de marzo 2009
Otrosi 22	30 de septiembre 2009
Otrosi 23	30 de diciembre 2009
Otrosi 24	26 de marzo 2010
Otrosi 25	14 de julio 2010
Otrosi 26	17 de enero 2012
Otrosi 27	13 de agosto 2013
Otrosi 28	28 de febrero 2014
Otrosi 29	28 de agosto 2015

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 046 de 2004.

*Terminación prevista en el contrato de concesión, pero la define la obtención del ingreso esperado que actualmente es para julio de 2019.



Datos asociados a la conformación de la Concesionaria de Occidente S.A.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Conalvías Construcciones S.A.S	99,96%
	Patria S.A.S	0,01%
	Agremezclas S.A	0,01%
	Cimentando El Patrimonio S.A.S	0,01%
	Injarmo S.A.S	0,01%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica supervisión del proyecto, abril de 2018.

Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio Desarrollo Vial
Representante Legal	Fredy Leal Mendoza
Valor inicial del Contrato	\$2.849.559.720
Total	\$2.849.559.720
Plazo	24 meses
Fecha de Inicio del Contrato	14 de diciembre de 2017
Fecha de terminación del Contrato	14 de diciembre de 2019

Fuente: Información tomada del contrato de interventoría No. 641 de 2017..

Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	COMPOSICIÓN ACCIONARIA INTERVENTORÍA	Participación
	ECOVIA S.A.S.	51%
	BATEMAN INGENIERIA S.A.	49%
	TOTAL	100%

Fuente: página web de la ANI, abril de 2018.

Anexo 4: Metodología de la auditoría

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

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

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 02 de abril de 2018, allegado el 05 de abril de 2018. En reunión de plan de regularización del 09 de abril del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto.

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

Entrevistas: Se asistió a comité de regularización del proyecto el día 09 de abril en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Posteriormente se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el apoyo jurídico, el apoyo jurídico-predial y el apoyo financiero el día 12 de abril referida a temas específicos de profundización para la auditoría, de manera adicional se llevó a cabo entrevista con apoyo de la Vicepresidencia de Estructuración para verificar el avance del proyecto de iniciativa Pereira-La Victoria, Cerritos – La Virginia el día 17 de abril; esto como parte de la validación de la información del proyecto y de las acciones adelantadas frente a diferentes situaciones que se viven.

Se llevó a cabo verificación documental en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Pereira el día 19 de abril analizando las evidencias asociadas al desarrollo de la auditoría con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área y acorde a su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas; posteriormente el día 20 de abril se llevó a cabo recorrido al proyecto corroborando las acciones adelantadas por la misma para el control del proyecto.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada por la supervisión y la interventoría como parte de las acciones adelantadas para el seguimiento y control del proyecto.

Visitas de campo: El día 20 de abril se llevó a cabo visita al corredor vial, verificando las labores de operación y mantenimiento, además de la revisión de los servicios que presta la concesión; se puntualizó en temas de seguridad vial, señalización y demarcación, labores de mantenimiento rutinario y correctivo que se vienen realizando a lo largo del corredor.

Plan de mejoramiento interno: Siendo esta la tercera visita de auditoría que se realiza a la interventoría del proyecto, se evidencia que no existen No Conformidades asociadas al mismo.

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

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

Tabla 11. Entrevistas para la ejecución de la Auditoría

Actividad:	Día	Hora
Socialización de auditoría (Equipo de Supervisión)	09/04/2018	9:30 a.m
Entrevista Líder de Apoyo a la supervisión, apoyo jurídico y social	12/04/2018	10:30 a.m
Entrevista con Apoyo de la Vic. de Estructuración	17/04/2018	3:00 p.m.
Reunión de apertura auditoría documental (Interventoría)	19/04/2018	8:30 a.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	19/04/2018	9:00 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa y técnica	19/04/2018	9:30 a.m.
Aplicación de la MED; social, financiera, predial, aforo y recaudo	19/04/2018	2:00 p.m.
Aplicación de la MED; ambiental y jurídica	20/04/2018	8:00 a.m.
Cierre de Auditoría documental, Reunión y conclusiones	20/04/2018	10:00 a.m.
Recorrido al proyecto (Verificación del avance constructivo del proyecto, verificación de estaciones de peaje y báscula)	20/04/2018	10am-4pm

Fuente: Elaboración propia.

La auditoría tuvo lugar en las instalaciones de la ANI y la oficina de la interventoría Consorcio Desarrollo Vial en la ciudad de Pereira, Risaralda; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al período de tiempo referido desde enero del año 2017 a la fecha. Se dio a conocer la situación por la cual atraviesa el proyecto priorizando las dificultades que tiene el mismo y las acciones que se han generado para llevar a cabo un control al mismo.

Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, de aforo y recaudo, ambiental, social y predial).

Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁹

Resultados de la medición con la MED para el proyecto Pereira-La Victoria

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio, se hace con base en la tabla de calificación de la MED.

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor tiene implementado e implementados novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciales en la Auditoría, del criterio evaluado.

Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED de Interventorías lo largo de sus años de gestión.

⁹ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 19 y 20 de abril de 2017.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

- 1. Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
- 3. Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4. Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
- 5. Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

A continuación se presenta la calificación discriminada por criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED realizada a la interventoría.

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	B	C	1	Entrega de diseño geométrico (4G)	0	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	2	Entrega de estudios de detalle (4G)	0	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	0	C
4	Manual de funciones específicas de interventoría	NA	BP	4	Plan de obras del concesionario (4G)	0	C
5	Capacitación equipo de interventoría	R	C	5	Verificación del estudio de localización nuevas estaciones de pesaje	0	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	0	BP
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	B	C	7	Seguimiento a cronograma	B	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
10	Actualización de herramienta Project online	R	C	10	Disponibilidad de laboratorios en zonas de obra	B	BP
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	NA	BP	11	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	NA	C

12	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Apoyo y acompañamiento a la ANI	E	C	13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	R	C
14	Entrega de informes de interventoría	R	C	14	Instalación de vallas informativas (4G)	B	C
15	Cambio de interventoría	B	C	15	Videos de avance del programa "Rodando la Vía"	na	BP
16	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	0	C	16	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la Interventoría	E	C
17	Proceso de planeación en reversión	0	BP	17	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
18	Conformación equipos de trabajo en reversión	0	BP	18	Verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (Índice de estado/cumplimiento)	NA	C
19	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	0	C	19	Verificación de centro de control operacional (CCO)	B	C
20	Entrega de documentación	0	C	20	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	B	C
21	Copias de seguridad	0	BP	21	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	B	C
22	Bases de datos y/o software informáticos	0	C	22	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	B	C
23	Proceso de liquidación	0	C	23	Verificación de los planes de contingencia para garantizar la continuidad en la operación del corredor en días festivos	B	C
				24	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	B	C
				25	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	R	C
				26	Seguimiento elementos de contención	B	C
				27	Seguimiento al estado de indicadores de señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12)	B	C
				28	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	R	C
				29	Protocolo con la Policía de Carreteras (4G)	NA	C
				30	Recomidos de inspección nocturnos	B	BP
				31	Disponibilidad de campamentos adicionales a lo largo del corredor vial	0	BP
				32	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	N	BP
				33	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	R	C



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Pereira-La Victoria



34	Ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	B	C
35	Contenido técnico en el informe mensual de Interventoría	B	C
36	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
37	Inventario y seguimiento a sitios con inestabilidad geotécnica	N	BP
38	Recorrido de la interventoría	0	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	0	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Verificación giros equity (4G)	0	C	2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C	3	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	na	C	4	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C	5	Verificación en cambios en la composición accionaria	NA	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	R	C	6	Valoración de impactos	na	C
7	Inventario de activos (4G)	NA	C	7	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	NA	C	8	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	NA	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C	9	Reclamaciones presentadas por el concesionario	na	C
10	Análisis financiero del recaudo	B	C	10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	na	C
11	Retribución del Concesionario	NA	C	11	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado	B	BP	12	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	13	Matriz de riesgos interventoría	N	BP
14	Control de desembolsos por gestión predial	R	C	14	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc.)	NA	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	0	C	15	Atención a entidades de control del Estado	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	NA	C	16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
17	Simulaciones financieras	B	C	17	Permisos de ocupación temporal de vía	NA	C



18	Modulaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	NA	BP	18	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	R	C
19	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C	19	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
20	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	C	20	Estado de multas y sanciones	NA	C
21	Informes del fideicomiso	B	C				
22	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C				
23	Verificación aplicativos de la fiduciaria	N	BP				
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	NA	C				
25	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
26	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
27	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C				
28	Actualización de inventario de activos	0	C				
29	Entrega de activos	0	C				
30	Entrega de avalúos	0	C				
31	Contratos de arriendo y leasing	0	C				
32	Conciliación de formatos reversión	0	C				

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	E	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	0	C
2	Verificación del TPD esperado	NA	BP	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	NA	C
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	B	C	3	Control de obligaciones ambientales que se derivan de las licencias y/o permisos	B	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	B	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	B	C	5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
6	Control de las tarifas de peaje	B	C	6	Cronograma trimestral de actividades de seguimiento ambiental	B	C
7	Guía de auditoría de la interventoría	0	C	7	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
8	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	E	C	8	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	B	C



9	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	B	C	9	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
10	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	B	C	10	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	B	C
11	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	B	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	B	C	12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	NA	C
13	Operativos de control a las casetas de peaje	B	C	13	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
14	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	B	C	14	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	0	C
15	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de básculas	B	C	15	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	NA	BP
16	Equipos de video interventoría	E	C				
17	Seguimiento remoto de interventoría a los equipos de video en cada una de las estaciones de peaje	B	C				
18	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	B	C				
19	Procedimientos de control de transporte de carga	B	C				
20	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
22	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	B	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	0	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	0	C
2	Seguimiento al plan de gestión social (4G)	NA	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	0	C
3	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C	3	Verificación de la adquisición predial del proyecto	B	C
4	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario (4G)	B	C	4	Verificación del proceso de avalúo	0	C



5	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	NA	C	5	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	B	C
6	Personal del concesionario	B	C	6	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	B	C
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C	7	Control gráfico predial	N	BP
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	8	Seguimiento al control de invasiones	R	C
9	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	B	C	9	Seguimiento a los procesos de expropiación	B	C
10	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	10	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	NA	C
11	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	11	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	B	C
12	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Inventario socioeconómico	NA	C	13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	NA	C
14	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C	14	Predios saneados y libres de ocupación	0	C
15	Página WEB de la Interventoría y otros canales de comunicación	R	C				
16	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C				
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
18	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
19	Manual de buen gobierno Corporativo del concesionario (4G)	NA	C				
20	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	NA	BP				