



Agencia Nacional de
Infraestructura



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2016-102-014062-3
Fecha: 10/11/2016 09:15:44->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos: Informe (22 folios)



Bogotá D.C

PARA: ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo - DEVIMED (PEI 51).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo - DEVIMED (PEI 51) realizada los días 13, 14 y 18 de octubre de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto carretero Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo - DEVIMED (PEI 51)	7*	19*	4*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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

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


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

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

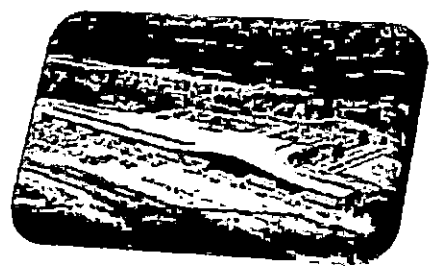
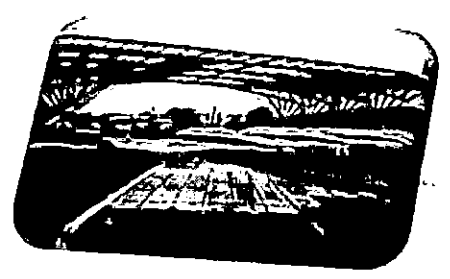
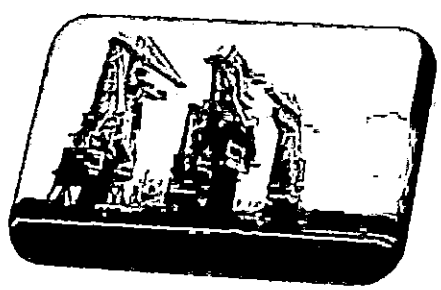
C.C.: Daniel Francisco Tenjo Suarez – Gerente Carretero 1
Jesus Maria Caballero – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto, Experto 8

Anexo: Informe 22 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 
Nro Borrador: 20161020026700



INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle de Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo (PEI 51)

2016



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
2.	ALCANCE.....	4
2.1.	Componentes Analizados	5
2.2.	Información de Contratos.....	5
3.	METODOLOGÍA.....	8
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
5.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	14
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	14
6.2	Descripción del proyecto a auditar	15
6.3	Temas abordados de manera específica:	20
6.3.1	Análisis de conveniencia sobre la presencia de dos contratos de Interventoría a la vez sobre el mismo contrato de concesión, uno para la operación y el mantenimiento, y el otro, para la vigilancia y control de las obras asociadas a la edición al 14	20
6.3.2	Avance de las obras del adicional 14	21
6.3.3	Iniciativa privada propuesta para el corredor.....	23
6.3.4	Análisis de los hallazgos generados por la Contraloría en el informe de auditoría 2016. 25	
6.4	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED	26
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	26
7.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría	29
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	30
7.1.2	Desempeño del componente técnico.....	32
7.1.3	Desempeño del componente ambiental	35
7.1.4	Desempeño del componente predial	36
7.1.5	Desempeño del componente aforos y estadística	37
7.1.6	Desempeño del componente social	39
7.1.7	Desempeño del componente financiero	39
7.1.8	Desempeño del componente jurídico	40
8.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	41

8.1	No Conformidades.....	41
8.1.1	Para la Interventoría	41
8.1.2	Para la supervisión.....	42
8.2	Recomendaciones	42
8.2.1	Para la Interventoría	42
8.2.2	Para la Supervisión.....	43
8.3	Buenas prácticas y observaciones	44

INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Datos de los contratistas evaluados.....	6
Tabla 2	– Plazos estimados para el contrato de Concesión	6
Tabla 3	– Datos asociados a la conformación de la Concesión DEVIMED S.A.....	7
Tabla 4	– Datos asociados a la Firma Interventora de Operación y Mantenimiento.....	7
Tabla 5	– Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora de Operación y Mantenimiento.....	7
Tabla 6	– Datos asociados a la Firma Interventora del Adicional 14.....	7
Tabla 7	– Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora del Adicional 14.....	8
Tabla 8-	Antecedentes informes Contraloría General de la República	10
Tabla 9-	Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	12
Tabla 10.	Relación de Observaciones PMP y su avance.....	13
Tabla 11.	Temas programados para la Auditoría.....	14
Tabla 12	– Descripción de tramos del proyecto.....	18
Tabla 13.	Avance del adicional 14 a septiembre de 2016.....	22
Tabla 14.	Calificación MED.....	26
Tabla 15.	Resultados de calificación MED de septiembre de 2013.....	27
Tabla 16.	Resultados de calificación MED de abril de 2014.....	27
Tabla 17.	Resultados de calificación MED de Octubre de 2016.....	28

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Ubicación del Proyecto.....	16
Ilustración 2.	Propuesta para la optimización de la Autopista Bogotá-Medellín.....	24

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

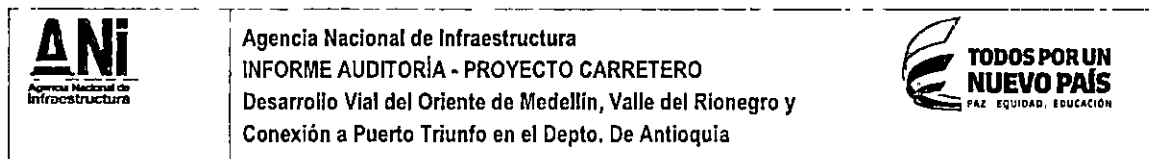
Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera, Desarrollo Vial del Oriente de Medellín y del Valle de Rionegro - DEVIMED, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su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

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el comportamiento que tiene la etapa de operación del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances que precisa esta etapa y las obras adicionales que se han llevado a cabo.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto de concesión modo carretero, DEVIMED y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Intercarreteros.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en abril del año 2014, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en el presente año, además de los temas estratégicos que han sucedido en el proyecto en lo que lleva del año. De esta manera se relaciona lo ocurrido en el año 2016 derivado del avance que adelanta el adicional 14 suscrito en noviembre de 2013, la propuesta de una nueva IP que involucra tramos del proyecto presentada en agosto de 2016, los hallazgos generados por la Contraloría evidenciados en el informe de septiembre de 2016, además del acuerdo conciliatorio



que se ha venido trabajando durante todo el 2016 en virtud del tribunal de arbitramento que tiene el proyecto.

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas de MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la concesión, DEVIMED S.A.; se hace un análisis a las obras derivadas del adicional 14, las cuales se están culminando actualmente por parte del concesionario, es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Intercarreteros y Consorcio HVM-Sesac (esta última hace la interventoría integral al adicional 14) en virtud de los contratos 094 de 2012 y 061 de 2015.

Es importante aclarar que para el presente informe de auditoría se le hizo seguimiento a la interventoría de operación y mantenimiento, Consorcio Intercarreteros, mas no a la interventoría del adicional 14, sin que ello precise no abordar algunos aspectos puntuales de este adicional; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, aforo (recaudo) y financiero.

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

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la 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
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006

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".

2.2. Información de Contratos





Tabla 4 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Diseño, construcción, operación y mantenimiento de la red nacional en el Oriente de Medellín y Valle de Rionegro, incluyendo el mantenimiento y operación del tramo Santuario – Glorieta Caño Alegre sobre la Autopista Medellín – Bogotá. Las vías concesionadas corresponden a las rutas nacionales que conectan a Medellín con el Valle de Rionegro, La Fe, El Retiro, La Ceja, La Unión, Carmen de Viboral, Marinilla, El Santuario, y Guarne.	No. 275 de 1996	DEVIMED S.A.
Interventor, de Operación y Mantenimiento	Realizar la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, operativa, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, del Contrato de Concesión No 275 del 23 de mayo de 1996 y demás documentos que lo modifiquen, adicionen o complementen. Para la Concesión Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle de Rionegro y conexión Puerto Triunfo (DEVIMED). Concesionaria DEVIMED S. A.,	No. 094 de 2012	Consortio Intercarreteros
Interventor, Adicional 14	Realizar la interventoría integral de las actividades de construcción y operación de las obras relacionadas y contratadas, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros y operativa relacionados con el adicional no. 14 al contrato de concesión no. 275 de 1996.	No. 061 de 2015	Consortio HVM-SESAC
Supervisor	Funcionario de Planta, Experto 8. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto DEVIMED		Ing. Jesus Maria Caballero Marin

Tabla 5 – Plazos estimados para el contrato de Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	23 de Mayo de 1996
Inicio de etapa de diseño y programación	16 de Junio de 1996
Inicio de etapa de construcción	10 de octubre de 1996
Inicio de etapa de operación	01 de octubre de 2001
Fecha de reversión inicial*	16 de agosto de 2013
Suscripción Adicional 14 (9.4km de obra adicional)	Noviembre de 2013
Terminación adicional 14	25 de octubre de 2016
Fecha de Terminación Estimada	Año de 2026**

*Fechas contractuales iniciales del Contrato 275 de 1996

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia.	 TODOS POR UN NUEVO PAÍS PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN
--	--	--

****Estimación sujeta a aprobación del acuerdo conciliatorio del 10 de octubre de 2016**
 Fuente: Informe de Interventoría, octubre de 2016; ficha técnica del proyecto, octubre de 2016.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto DEVIMED se presenta a continuación:

Tabla 6 – Datos asociados a la conformación de la Concesión DEVIMED S.A.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Mario Huertas Cotes	24.847%
	Fiducolombia Devioriente	24.051%
	Pavimentar S.A.	11.787%
	Procopal S.A.	12.267%
	Equipos Universal	12.026%
	Castro Tcherassi	12.026%
	G4S Secure Solutions Colombia	2.200%
	Concreto	0.796%
TOTAL	100%	

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora de Operación y Mantenimiento

DATOS FIRMA INTERVENTORA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	
Nombre de la Interventoría	Consortio Intercarreteros
Representante Legal	Mauricio Galindo Rodriguez
Valor inicial del Contrato	\$4.386.397.161
Otro si No. 1 – Interventoría diseños adicional 14	\$ 285.371.577
Total	\$4.671.768.738
Tiempo	60 meses
Fecha de Inicio del Contrato	09 de octubre de 2012
Fecha de terminación del Contrato	09 de octubre de 2017

Fuente: Información tomada del Contrato 094 de 2012 y otro si 1.

Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora de Operación y Mantenimiento

DATOS FIRMA INTERVENTORA de O y M	
TNM Limited	68%
CONLISA	32%
TOTAL	100%

Tabla 6 – Datos asociados a la Firma Interventora del Adicional 14

DATOS FIRMA INTERVENTORA DEL ADICIONAL 14	
Nombre de la Interventoría	Consortio HMV-SESAC
Representante Legal	Oscar Jimenez Cely
Valor inicial del Contrato	\$1.453.574.192
Otro si No. 1 – Ampliación plazo de terminación	\$ 798.145.944
Total	\$2.251.720.136

Tiempo total	20 meses
Fecha de Inicio del Contrato	27 de marzo de 2015
Fecha de terminación del Contrato	25 de noviembre de 2016

Fuente: Información tomada del Contrato 061 de 2012 y sus otros síes.

Tabla 7 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora del Adicional 14

DATOS FIRMA INTERVENTORA DEL ADICIONAL 14	
HMV Consultoría S.A.	51%
SESAC S.A.	49%
TOTAL	100%

Es importante señalar que para la presente auditoría se hará énfasis particular a la interventoría de operación y mantenimiento, la cual fue objeto de esta auditoría y se le hará un capítulo especial a lo que viene aconteciendo en el adicional 14 contemplando que es de manera informativa y complementario al ejercicio de auditoría por la realidad del proyecto.

3. METODOLOGÍA



3.1 Metodología Empleada

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a 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 físico y magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 26 de agosto de 2016 y memorando 20161020104713 del 29 de agosto de 2016, allegado mediante memorando 20163050108033 del 06 de septiembre de 2016. Debido a que se debió postergar 1 mes la auditoría, en reunión de plan de regularización del 6 de octubre se complementó información.

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

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

Entrevistas: Se asistió a comité de regularización del proyecto en las instalaciones de la ANI el día 06 de octubre de 2016, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión, junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 13 y 14 de octubre en el municipio de Rionegro, Antioquia y el 18 de octubre de 2016 en la ciudad de Bogotá con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

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

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a sitios específicos del corredor vial debido a la extensión del proyecto que es superior a 300km concesionados, verificando de manera especial estaciones de peaje, pesaje, CCO, tramos en operación y las obras que se vienen adelantando en virtud del adicional 14 las cuales están próximas a culminar; asimismo, se verifican las obras complementarias como puentes peatonales, atención a sitios críticos, entre otros.

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

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

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.

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

- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
 - o Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - o Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 275 de 1996, adicionales y otros documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 094 de 2012)
- Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- Apéndices del contrato de Interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.



5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

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

De esta manera, se evidencia que las unidades de medida para el hallazgo 252 fueron efectivas y se procedió al cierre por parte de la CGR, para los hallazgos 253, 255 y 256, las unidades de medida no fueron efectivas por lo cual se requiere replantear; asimismo, en el informe de auditoría de la CGR para el año 2016 se abrieron 2 nuevos hallazgos que deben plantear un plan de mejoramiento para lograr su cierre. En la tabla 6 se presenta un resumen sobre los hallazgos que mantiene el proyecto a la fecha.

Tabla 8- Antecedentes informes Contraloría General de la República

NO.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGOS	ESTADO DEL HALLAZGO	VENCIMIENTO	AVANCE
252	Hallazgo 252. Administrativo, Disciplinario y Fiscal - Mantenimiento Segunda Calzada Tramo 2. Se evidencia un mayor beneficio al concesionario por \$443 millones de agosto de 1995, correspondientes a \$1.604 millones de diciembre de 2011, medido en el Valor Presente Neto; generado por los atrasos en la construcción del Tramo 2 de la Doble Calzada de la Autopista Medellín- Bogotá por los problemas en los en la adquisición de los predios, al no retirarse de la sensibilización a la ingeniería financiera, revisada por el concesionario y la Entidad, el mantenimiento rutinario correspondiente a los periodos en que esta no se aplicó, considerando el valor pactado inicialmente para esta variable.	Cerrado	30 de junio de 2015	100% - Efectivo
253	Hallazgo 253. Administrativo - Aplicación del Principio de Planeación. Se presentaron deficiencias en la planeación por cuanto no se dio continuidad a la construcción de la Doble calzada de la Autopista Medellín Bogotá, teniendo en cuenta que con adicional 9 del 25/01/2006 se incluye la construcción del sector comprendido entre el K28 al K30 (Rancherito- Partidas de San Vicente) y entre Belén K38 a Marinilla K42 , y del K50 al K52 en Santuario y además se incluye La Variante de La Ceja que corresponde al tramo 3, dejándose de lado el sector Partidas de San Vicente- Intercambio de Rionegro, que es	Abierto	Se requiere replantear - En término	100% - No Efectivo

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

	incluido posteriormente en el Adicional 11. Lo anterior trae como consecuencia que aunque el servicio no se interrumpe si disminuye la eficiencia del mismo, por cuanto posteriormente se deban iniciar obras que interrumpen la continuidad y varios sectores a la vez.			
255	Hallazgo 255. Administrativo y Disciplinario - Estudios de Conveniencia y Oportunidad. Las justificaciones para suscribir los adicionales 1, 2, 6, 8, 9, 10 y 11 no presentan de manera adecuada los estudios de Conveniencia y Oportunidad, dado que no se precisa sobre los estudios Técnicos, Legales y Financieros. no obstante lo anterior, este último hace la justificación a las obras adicionadas, más no presenta los mencionados estudios. Presentándose deficiencias en la planeación y justificación de los mencionados adicionales; lo que incumple con lo establecido en el artículo 25, numeral 7 de la Ley 80 de 1993.	Abierto	Se requiere replanteo - En término	100% - No Efectivo
256	Hallazgo 256. Administrativo, Disciplinario y Penal - Adiciones al Contrato 275-1996. A través de los adicionales 1, 2, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, otrosí de octubre de 2000 y Acta de Acuerdo de 2004, se adicionó el contrato de concesión 0275 de 1996. En la respuesta a la observación, la entidad admite que se adicionaron obras que no estaban contempladas en el contrato original de concesión y que las adiciones en dinero que se efectuaron para obras contempladas inicialmente obedecieron a insuficiencia en la estimación de los predios, entre otros, lo que se identifica con falta de planeación y reitera que lo planteado se constituya una situación con presunta incidencia disciplinaria.	Abierto	Se requiere replanteo - En término	100% - No Efectivo
40	Hallazgo 40. Administrativo, con presunta incidencia Fiscal y Disciplinaria - Incorporación por parte del concesionario al modelo financiero del proyecto de los ingresos recibidos y comprendidos entre el Mínimo Garantizado (IMG) y el Máximo aportante. Contrato de Concesión No 0275 de 1996 El concesionario ha percibido ingresos entre el mínimo garantizado y el máximo aportante, que se han recaudado entre 2010 y 2015, los cuales no han sido imputados a la amortización de la TIR o utilizados para cubrir déficits en el proyecto y a 31 de diciembre de 2015, la ANI tiene saldo a favor que asciende a \$43,413.5 millones. El contrato tenía modelación financiera contractual de plazo hasta 2015, sin embargo a la fecha de la auditoría no se ha realizado la reversión.	Abierto- Nuevo	En término	
41	Hallazgo 41. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Penal - Adiciones al contrato de concesión No. 275 de 1996. Devimed Las adiciones al contrato de concesión 275 de 1996, equivalentes al 88,12% del valor inicial del contrato, superan el 50% del valor inicialmente contratado, desconociendo el art. 40 de la Ley 80 de 1993 y hace evidente que las obras contenidas en el adicional de 14 de noviembre de 2013, fueron adjudicadas de manera directa, mediante adición y no, con un nuevo proceso de selección pública.	Abierto- Nuevo	En término	

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional 2016 (Octubre), Oficina de Control Interno ANI.

Una vez verificados los hallazgos del proyecto se evidencia que la actuación que ha tenido la entidad para poder llevar a cabo su cierre ha sido proactiva pero no efectiva, lo cual involucra revisar nuevamente las unidades de medida dispuestas para cada uno con el fin de que se ataque la causalidad del hallazgo y sea posible lograr la efectividad de las unidades de medida para poder



cerrarlo por parte de la CGR; se precisa el cierre del hallazgo 252 con incidencia fiscal, pero se requiere trabajar en los demás y los nuevos estipulados en el informe de auditoría 2016 de la CGR.

Es preciso que la interventoría nuevamente se involucre en buscar las alternativas más convenientes para poder asesorar y acompañar a la entidad para aportar al cumplimiento de las unidades de medida planteadas por la supervisión que precisen efectividad a la causalidad para el cierre de los hallazgos de reformulación y de los nuevos.

En el caso de los nuevos hallazgos, en el caso del hallazgo 41 se requiere precisar los conceptos jurídicos, técnicos y financieros que dieron origen a adicionar el contrato en virtud del cual fue suscrito el adicional 14, ejercicio realizado por la interventoría y la Agencia, para lo cual se cuenta con el sustento necesario; y para el hallazgo 40 es necesario acotar el origen del planteamiento de la repartición del 50-50 de los ingresos generados superiores al IMG y menores al MA, en el cual se tiene un vacío contractual y cuya distribución se decidió entre las partes por lo que el acuerdo conciliatorio se constituye en un instrumento de sin igual valor.



se decidió entre las partes dicha repartición, además de contemplar el aporte que puede brindar el acuerdo conciliatorio que se adelanta referido en uno de sus apartes a este tema.

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

Tabla 9- Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20164090157682 de febrero de 2016, Solicitud de información Auditoría, se responde el 04 de marzo de 2016 con la información solicitada. - Oficio 20164090407982 de 18 de mayo de 2016, solicitud de información, se responde el 26 de mayo de 2016. - Oficio 20164090435922 del 26 de mayo de 2016, comunicación observación concesión DEVIMED – Contrato 275 de 1996. Se responde el 8 de junio de 2016. - Oficio 20164090562492 del 6 de julio de 2016; solicitud de información proyecto “Desarrollo vial del oriente de Medellín DEVIMED”. Se responde el 11 de julio de 2016. - Oficio 20164090664212 del 02 de agosto de 2016; remisión de petición ciudadana. Se dio respuesta el 18 de agosto de 2016. 	Se han contestado todos los oficios.

² Sistema de gestión documental Interno - ANI

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

<p>PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20164090085582 del 26 de enero de 2016; solicitud de información – derecho de petición. Se dio respuesta el 19 de febrero de 2016. - Oficio 20164090441322 del 27 de mayo de 2016, remisión por competencia – derecho de petición. Se dio respuesta el 8 de junio de 2016. 	<p>Se han contestado todos los oficios.</p>
<p>SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE</p>	<p>Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.</p>	<p>No aplica</p>
<p>CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO</p>	<p>Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.</p>	<p>No aplica</p>
<p>CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio 20164090275242 del 06 de abril de 2016, citación a sesión. Se asistió y se dio respuesta el 11 de abril de 2016. 	<p>Se han contestado todos los oficios.</p>

Se presentan a región seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en Septiembre de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

Tabla 10. Relación de Observaciones PMP y su avance

Numero	No conformidades dadas en auditorías anteriores	Observaciones	Avance %
<p>2377</p>	<p>No se aprobó por parte de la Gerencia de proyectos Carretero 2, el Plan de acción de auditorías de seguridad vial, remitido mediante oficio N° 20134090508862 de diciembre 12 de 2013.</p>	<p>La gerencia carretera del proyecto no aprobó bajo memorando u oficio el plan planteado por la interventoría; sin embargo, esta ha venido ejecutando el plan descrito en el oficio 20134090508862, en donde ya ha presentado 2 de las 3 auditorías de seguridad vial para el proyecto DEVIMED. Está pendiente la tercera auditoria a realizar en el año 2017 según el cronograma planteado.</p> <p>Es necesario establecer las razones por las cuales la gerencia carretera de la ANI no aprobó el plan propuesto y ante la no respuesta se dio por sentada la aprobación del plan por parte de la interventoría.</p> <p>Se genera un avance en virtud del cumplimiento del plan, mas no de la respuesta de la entidad avalando lo propuesto.</p>	<p>67%</p>



Vale la pena resaltar que la Oficina de Control Interno, inicio un ejercicio de depuración de no conformidades asociadas a las auditorías técnicas realizadas desde el año 2012; en las cuales se remitieron a cada supervisor el día 18 de noviembre de 2015; se encontraban 26 no conformidades abiertas de las cuales se logró llegar al cierre de 25, queda pendiente por cerrar 1, la cual evidencia avances para su cierre a falta de algunos soportes. De esta manera se muestran las no conformidades que aún siguen abiertas en la tabla anterior con los comentarios respectivos para cada una.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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

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

Tabla 11. Temas programados para la Auditoría



Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	13/10/2016	10:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	13/10/2016	10:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa.	13/10/2016	11:00 a.m.
Aplicación de la MED; técnica, jurídica, predial.	13/10/2016	2:00 p.m.
Recorrido por el proyecto (puntos específicos por definir)	14/10/2016	8:00 a.m.
Aplicación de la MED; social, ambiental, aforos y recaudo.	14/10/2016	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general de lo abordado en campo)	14/10/2016	4:30 p.m.
Aplicación de la MED; financiera.	18/10/2016	2:30pm
Reunión y conclusiones de cierre (general de lo abordado en Bogotá)	18/10/2016	3:30 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Intercarreteros del municipio de Rionegro, Antioquia, y en la ciudad de Bogotá; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido desde enero de 2016 a la fecha.

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

- Análisis de conveniencia sobre la presencia de dos contratos de Interventoría a la vez sobre el mismo contrato de concesión, uno para la operación y el mantenimiento, y el otro, para la vigilancia y control de las obras asociadas a la edición al 14.

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

- Avance de las obras del adicional 14.
- Iniciativa privada propuesta para el corredor.
- Análisis de los hallazgos generados por la Contraloría en el informe de auditoría 2015.

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

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

6.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de la concesión vial Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle de Rionegro y conexión a Puerto Triunfo, está conformado inicialmente por seis (6) tramos, cuatro (4) estaciones de peaje y dos (2) de pesaje fijas; el corredor abarca una longitud concesionada de aproximadamente de 337,49 km, comprendidos entre Medellín (sitio conocido como Acevedo, cerca de Bello) hasta Caño Alegre (sitio donde se conecta con el proyecto Ruta del Sol), adicional a este corredor, se cuenta con una serie de vías aledañas a la ciudad de Medellín y municipios cercanos como El Retiro, La Ceja, La Unión, Carmen de Viboral, Rionegro y Llanogrande que también hacen parte de la concesión, particularmente compartiendo en algunos lugares conexión con vías concesionadas por la Gobernación de Antioquia.

Este es un contrato de primera generación de concesiones viales adjudicado en su momento por el INVIAS, cuya finalidad se fundamenta en tener una conexión desde Medellín hasta Bogotá, abordando los municipios del oriente antioqueño que presentan un gran crecimiento e incidencia en el comercio regional y nacional, además de ser la vía que conecta con la capital del país, con especificaciones viales tales que permitan recibir y trasladar el tráfico liviano y pesado hacia el centro del país. Su alcance principal era llevar a cabo una vía doble entre calzada entre Medellín y Santuario, además tener buena transitabilidad de operación y mantenimiento de la vía hasta Puerto Triunfo-Caño Alegre donde conecta con la vía nacional 45, en la cual hoy en día se encuentra la Concesión Ruta del Sol 2.

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

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto



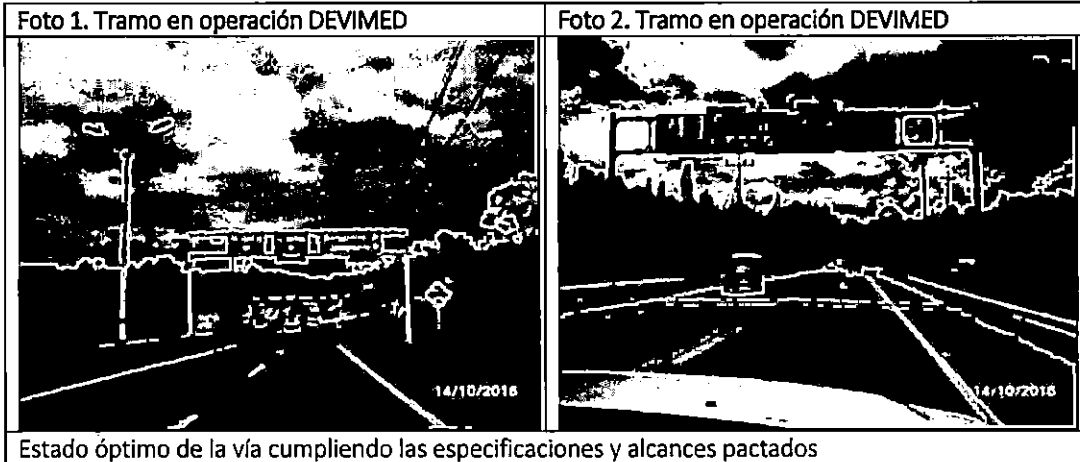
Fuente: Presentación Interventoría, Octubre de 2016. Imagen aportada por la concesión DEVIMED S.A.

Este es un contrato de primera generación de concesiones viales adjudicado en su momento por el INVIAS, cuya finalidad se fundamenta en tener una conexión desde Medellín hasta Bogotá, abordando los municipios del oriente antioqueño que presentan un gran crecimiento e incidencia en el comercio regional y nacional, además de ser la vía que conecta con la capital del país, con especificaciones viales tales que permitan recibir y trasladar el tráfico liviano y pesado hacia el centro del país. Su alcance principal era llevar a cabo una vía doble entre calzada entre Medellín y Santuario, además tener buena transitabilidad de operación y mantenimiento de la vía hasta Puerto Triunfo-Caño Alegre donde conecta con la vía nacional 45, en la cual hoy en día se encuentra la Concesión Ruta del Sol 2.

Este proyecto tuvo dificultades marcadas por las condiciones del contrato y el conflicto armado que permanecía en la zona en los años 90's. Esto ha generado diferentes tipos de situaciones que han acontecido para el normal desarrollo del proyecto; sin embargo, hoy en día precisa una transitabilidad buena con niveles de servicio que permiten una adecuada administración del corredor por parte del concesionario y permiten la comunicación entre Medellín y el centro del país sin novedades mayores.

Este contrato por cuenta de las alteraciones de orden público sufridas a finales de los años 90's incidió en la garantía de tráfico mínimo (IMG, Ingreso mínimo garantizado) que se otorgó en este tipo de contratos, de igual manera la adquisición predial generó dificultades importantes en la gestión y adquisición, lo cual derivó en costos mayores a los previstos inicialmente y que se evidencian en diferentes documentos contractuales a lo largo del proyecto.

Si bien el tráfico mínimo garantizado evidenció una gran falencia que le costó al estado reconocer de manera amplia dicha garantía otorgada, se definieron posteriormente las condiciones en las cuales el tráfico superaba los mínimos garantizados y se encontraba debajo del máximo aportante definido en el 120%, por lo cual se decidió repartir 50/50 ese excedente de recaudo que permitió tener una bolsa de recursos para reinvertir en el proyecto; este vacío contractual actualmente tiene controversias derivadas de un hallazgo generado por la CGR y que se viene tratando de manera especial.



La concesión entró en operación desde octubre del año 2001, momento en el cual se inició el tiempo en el cual se estipulaba la reversión de la misma acorde a la cláusula tercera del contrato 275 de 1996 en su numeral 4, definiendo un tiempo de 179 meses para revertir al estado; posterior a esto se fue ampliando el plazo contractual para poder pagar obras a realizar con tiempo; sin embargo, después de esta fecha se derivaron documentos contractuales que previeron obras adicionales para cumplir el alcance básico y algunas que por faltantes de recursos se requerían hacer, como lo son tramos para rehabilitar, construcción de puentes peatonales, construcción de la variante en el municipio de la Ceja, intercambios a desnivel en Marinilla, doble calzada entre Rancherito y El Santuario, gestión predial asociada a las diferentes obras a realizar, iluminación de varios tramos de la vía, construcción de retorno en Rionegro, construcción de la doble calzada entre Marinilla y Santuario junto con algunos puentes peatonales, obras que en los últimos años se han ido concluyendo.

Estas obras han significado inversiones importantes para el proyecto pero también ha derivado en cambios contractuales marcados principalmente por complementar obras que estaban siendo necesarias para el proyecto o alcanzar a cumplir el alcance básico con recursos adicionales que no fueron suficientes para desarrollar adecuadamente el objeto contractual

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

Tabla 12 – Descripción de tramos del proyecto

Tramo	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	COMENTARIOS
	Cantidades a Intervenir	Tipo de Intervención		
1	25.5	Doble Calzada	Acevedo – T de Aeropuerto	Construcción, operación y mantenimiento actualmente.
2	32.02 9.25	Doble Calzada Calzada sencilla	T de Aeropuerto – Marinilla / Marinilla - Santuario Marinilla - Santuario	Construcción, operación y mantenimiento actualmente.
3	47.00	Calzada Sencilla	T de Aeropuerto – Llanogrande La Ceja – Carmen de Viboral Variante la Ceja La Fe – El retiro Variante Yegüerizo-Glorieta La Unión:	Rehabilitación, operación y mantenimiento actualmente.
4	62.42	Calzada Sencilla	Rionegro – Marinilla Glorieta Las Palmas – Don Diego	Rehabilitación, operación y mantenimiento actualmente.
5	56.00	Calzada Sencilla	Santuario – Tres Quebradas	Mantenimiento, operación y mantenimiento actualmente.
6	79.80	Calzada Sencilla	Tres Quebradas – Caño Alegre	Mantenimiento, operación y mantenimiento actualmente.
Total	369.52*			

Fuente: Elaboración propia a partir de la presentación de la interventoría del Consorcio Intercarreteros de Octubre de 2016.

*Longitud en calzada sencilla a lo largo de todo el corredor, la doble calzada se considera el doble de longitud de una calzada sencilla.

El adicional 14 firmado en 2013 permitió llevar a cabo obras referidas principalmente a completar la doble calzada entre Marinilla y Santuario, perteneciente al alcance básico del contrato, además de involucrar la gestión predial respectiva y atender algunos puntos inestables. Estas obras se vienen ejecutando con algunas dificultades ya que lo pactado contractualmente para 12 meses término extendiéndose a 19 meses para ser inaugurado a finales de octubre de 2016; si bien la inauguración ya se dio quedan pendientes a terminar en temas como compensaciones ambientales, legalización de predios adquiridos, revegetalización de taludes y terminación de accesos a lo largo de los 9.4km construidos.



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y
 Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia



Foto 3. Obras del Adicional 14	Foto 4. Obras del Adicional 14
	
Doble calzada terminada y en operación	Obras de espacio público pendientes de terminar.

Vale la pena resaltar también la incidencia de la comunidad en el proyecto, sobre todo en los pasos urbanos donde al ser una concesión inmersa en una zona de crecimiento metropolitano tiene un alto grado de habitantes circundantes los cuales cada vez piden más obras para la zona, como lo son puentes peatonales, intersecciones, estabilidad en puntos específicos, paraderos, entre otras.

Siendo este un contrato de concesión de primera generación y habiendo copado la posibilidad de ser adicionado, ya que con el adicional 14 se cumple el cupo máximo; se da la necesidad que el proyecto se mantenga con operación y mantenimiento general atendiendo en mayor medida los derrumbes que hay a lo largo del corredor, dejando que el nuevo proyecto de iniciativa privada pueda abarcar obras que se estimen necesarias en un futuro.

Se cuenta con 4 peajes que vienen siendo manejados de manera muy acertada dada la cantidad de vehículos que transitan en el corredor, llegando a tener hasta TPD en el peaje de guarne 20.000 vehículos. Las básculas que se tienen en el corredor si bien apenas son 2 al inicio y fin de la concesión cumplen cabalmente su función evidenciando en momentos filas por acceder a que los vehículos sean pesados, siendo este un proyecto que no une 2 puntos fijos hay muchas maneras de eludir los controles de peso.

Este proyecto es de gran incidencia e importancia en la integración de comercio nacional debido a la cantidad de productos que se movilizan entre el centro del país y Antioquia, además de la población aledaña a la ciudad de Medellín que crece de manera drástica y genera una zona metropolitana de alto uso para la vía, atendiendo la conexión de municipios como Rionegro, Marinilla, Santuario, Bello, La Ceja, Guarne, entre otros; se viene planteando la iniciativa privada de la doble calzada entre Santuario y Puerto Triunfo, lo que sería completar los 120km faltantes de doble calzada de la Autopista Bogotá-Medellín, el cual busca mejorar el tránsito en una de las vías de mayor tráfico liviano y pesado del país, mejorando el trazado llevándolo a doble calzada lo que



mejoraría tiempos de tránsito y velocidades, el proyecto está en estructuración y cumple la etapa de revisión en la ANI.

Debido a la demanda presentada por la ANI al concesionario en agosto de 2015 se dio apertura al tribunal de arbitramento; a partir de éste la ANI y el concesionario vienen adelantando desde hace algunos meses un acercamiento con miras a conciliar las pretensiones de parte y parte para dar avance al proyecto en temas específicos:

- Sobre el modelo financiero y la fecha de reversión.
- Sobre las afectaciones de orden público.
- Sobre la desafectación del tramo Santuario y Caño Alegre.
- Sobre la franja de recursos entre el ingreso mínimo garantizado (IMG) y el máximo aportante (MA).
- Sobre el diferencial tarifario.
- Sobre los recursos que se recaudarán por encima del MA.
- Sobre la subcuenta de obras complementarias.
- Sobre la modificación contractual derivada del acuerdo conciliatorio.

Los temas expuestos pretenden cerrar varias disputas entre las partes, actualmente el acuerdo conciliatorio acordado entre las partes se presentó al tribunal de arbitramento para su consideración y deliberación.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Análisis de conveniencia sobre la presencia de dos contratos de Interventoría a la vez sobre el mismo contrato de concesión, uno para la operación y el mantenimiento, y el otro, para la vigilancia y control de las obras asociadas a la edición al 14

La ley 14 74 del 2011 prevé la exigencia relacionada con la necesidad de la interventoría, cuando quiera que el contrato matriz exija conocimientos especializados o su complejidad o extensión lo ameriten. Esa circunstancia hace ver claramente que al contrato de concesión debe asociarse una interventoría en la medida en que pensó en que se presenten esos eventos.

Si bien la ley no prohíbe expresamente la presencia de dos o más interventorías asociadas a un contrato, sí es factible hacer alusión a la inconveniencia que se puede presentar en estos casos, Como quiera que sea abarcarían más procesos de articulación, coordinación, consistencia, y en todo caso, la delimitación precisa de las competencias para la toma de decisiones acertadas.

Por otro lado, la agencia normalmente genera una interventoría en función de un contrato de concesión. Esta interventoría es integral, tanto para la fase respectiva del contrato, Como para sus diversos componentes. De esta manera, se advierte que en este caso pueden surgir inconvenientes de articulación inconvenientes de articulación, coordinación y consistencia como ya lo hemos dicho

que pueden perturbar el normal desenvolvimiento de la vigilancia y el control respecto del contrato de concesión.



Fuera de todo lo anterior, se presenta el tema de las obras ejecutadas por el fondo de adaptación, cuya interventoría, triplica el quehacer en materia de vigilancia y control en un mismo objeto contractual.

Todo lo anterior, nos lleva a manifestar la preocupación de cara a evitar que se presenten este tipo de circunstancias que alteran las buenas prácticas que ha tenido la entidad, y que en todo caso pueden constituir un impedimento para el devenir del proyecto.

6.3.2 Avance de las obras del adicional 14

El adicional 14 fue suscrito el 15 de noviembre de 2013; su propósito inicial es el de llevar a doble calzada 9,4km entre Marinilla y El Santuario, además de la gestión predial necesaria para las obras de ampliación y la atención de puntos críticos definidos. Para este adicional, la interventoría Consorcio Intercarreteros fue la encargada de llevar a cabo la revisión de los diseños a ejecutarse por parte del concesionario, para lo cual se suscribió el otro sí 1 al contrato 094 de 2012 que permitiera ampliar el alcance de ésta hacia las acciones tendientes a la revisión de diseños y presupuestos, lo que a la postre se convertiría en la base para la aprobación de la cuantía del adicional conforme al máximo que permite el contrato de concesión por cuenta de las adiciones ya efectuadas.

Estas obras eran de total necesidad, y actualmente se encuentran en avance superior al 90%³, las cuales su inauguración se dio el 26 de octubre de 2016; sin embargo, no están completamente terminadas en temas como accesos, revegetalización y la compensación ambiental derivada de la licencia para las obras.

Foto 5. Pendientes del adicional 14	Foto 6. Pendientes del adicional 14
	
Pendiente terminación de accesos.	Pendiente revegetalizar taludes.

³ Avance presentado en informe de la interventoría del Adicional 14, Consorcio HMV-SESAC, septiembre de 2016.

Se evidencia cumplimiento en gran parte del alcance, aunque sin que ello implique su cumplimiento total en las actividades pactadas, a continuación el balance a septiembre de 2016:

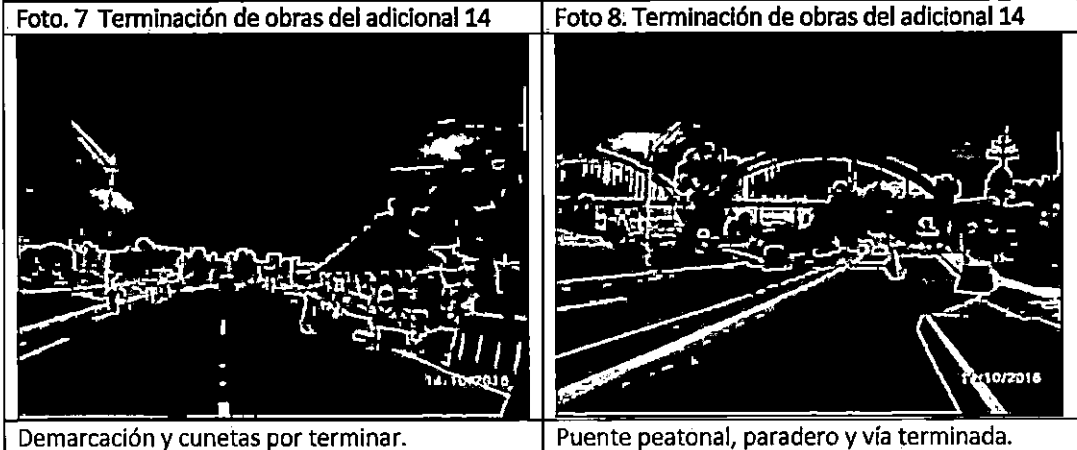
Tabla 13. Avance del adicional 14 a septiembre de 2016

 Agencia Nacional de Infraestructura		SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN			
		SISTEMA ESTRATÉGICO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN			
Proyecto:		SIAC 5- SEGUIMIENTO Y CONTROL POR TRAMOS / UF			
Nombre de la Tarea					
1.Nombre de la Tarea	26.Ejecutado Junio	26.Ejecutado Julio	26.Ejecutado Agosto	27. Porcentaje Acumulado de Obra (%)	
Atención Puntos Críticos - Tramo 5 y 6	0.781	0.8048	0.8701	87.01%	
Conexión Avenida Departamental Carmen de Viboral	0.72	0.75	0.75	75.00%	
Construcción Obra Urbanas sobre la Auto. Medellín Bogotá Paso Urbano de Marinilla	0.85	0.85	0.9	90.00%	
Retorno a la Entrada de Santuario K50+600	0.4	0.4	0.4	40.00%	
Retornos a Nivel Intermedio	0.95	0.96	0.97	97.00%	
Mejoramiento Calzada Existente Marinilla - Santuario (K39+900 al K48+500) Jurisdicción de Santuario	0.46	0.5	0.55	55.00%	
Conformación sub-bases y obras de arte	0.93	0.93	0.94	94.00%	
Cortes y Excavación	0.95	0.96	0.97	97.00%	
Colocación y Extendida de carpeta asfáltica Segunda Calzada Marinilla - El Santuario (K39+900 al K48+500)	0.83	0.83	0.87	87.00%	

Fuente: Informe de interventoría Consorcio HMV-Sesac, Septiembre de 2016.

Es importante resaltar que la funcionalidad del corredor está dada; sin embargo, los tiempos generados para los pendientes pueden demandar tiempos adicionales, sobre todo el referido a la compensación ambiental que apenas se está iniciando y requiere un tiempo gradual para la verificación de la adecuada implantación de las especies definidas por la autoridad ambiental competente.

La preocupación por las acciones asociadas al adicional 14 estriban en que el tiempo definido para los trabajos ya se cumplió y la interventoría dispuesta para verificar y hacer control a estas obras culmina su contrato en noviembre, tiempo en el cual puede que aún no queden terminados y recibidos los pendientes, caso en el cual debe preverse cómo y quién recibirá dichas obras en virtud del alcance del contrato que cada uno tiene con la ANI.



6.3.3 Iniciativa privada propuesta para el corredor

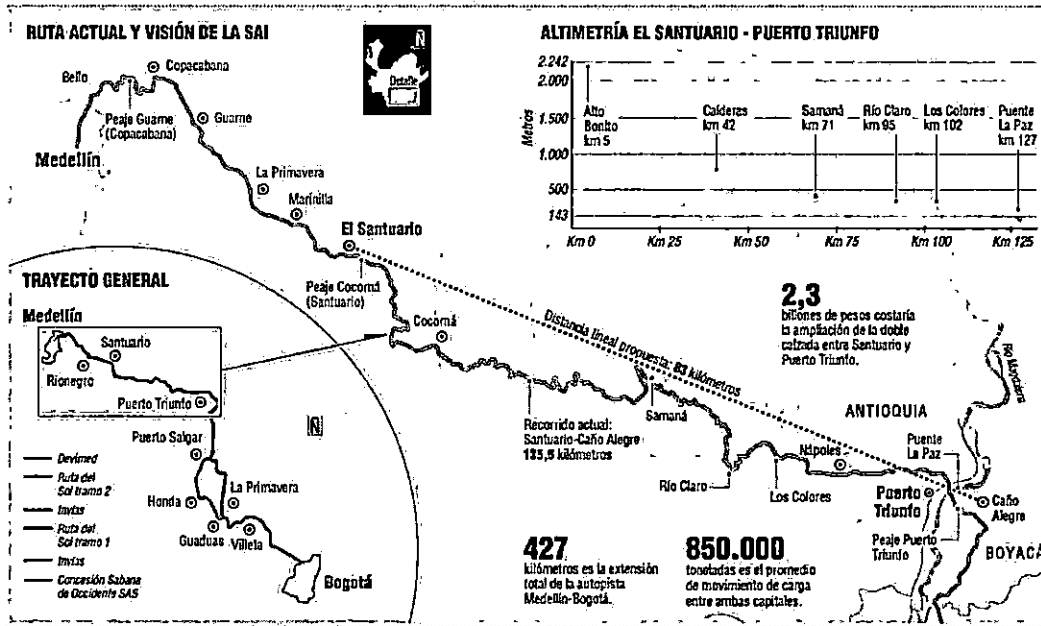
El proyecto de concesión Autopista Bogotá-Medellín que actualmente opera la concesión DEVIMED S.A. presentó la propuesta de iniciativa privada con la cual pretende ampliar a doble calzada los 120km entre El Santuario y Puerto Triunfo, esto hace parte de los tramos 5 y 6 que actualmente se operan por la concesión pero que están en calzada sencilla con unas especificaciones viales insuficientes para una adecuada operación del tránsito que por allí circula.

Esta propuesta que realiza el concesionario para realizar a través de un nuevo contrato de iniciativa privada, permitiría dar continuidad a la concesión una vez el contrato de DEVIMED culmine hacia el año 2026⁴, asumiendo la infraestructura existente y mejorando la vía particularmente entre El Santuario y Caño Alegre, actualmente se verifica por parte de la ANI los estudios de prefactibilidad aportados por el concesionario para dar viabilidad a seguir en las fases posteriores de diseños (etapa de factibilidad), de esta manera para 2017 poder tener certeza de la viabilidad del proyecto y su contratación respectiva.

La propuesta dada por DEVIMED está pendiente de que prospere el acuerdo conciliatorio entre la ANI y el concesionario ante el tribunal de arbitramento que actualmente se encuentra instaurado, debido a que de esta manera se puede tener base de referencia del tiempo en el cual estará el concesionario, además de la desafectación que se pretende para los tramos 5 y 6 con los cuales se pueda dar inicio a la definición de diseños fase 2 para el proyecto.

⁴ Plazo estimado de acuerdo a la cláusula la tercera y numeral 4 del contrato de concesión 275 de 1996, junto con los ajustes previstos en documentos contractuales adicionales que han prorrogado el término de la concesión.



Ilustración 2. Propuesta para la optimización de la Autopista Bogotá-Medellín



Fuente: Infografía tomada de artículo de prensa emitido por el periódico El Colombiano, <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/las-alternativas-en-la-obra-de-la-doble-calzada-a-bogota-AX5088277>

Se debe tener sumo cuidado con esta iniciativa por cuenta de las condiciones que ha venido presentando el trazado en dicha zona, siendo una vía nacional con una gran cantidad de curvas horizontales y verticales que no permiten llevarla a un estándar de nivel de servicio con especificaciones altas en cuanto a velocidad y pendientes, por lo cual ha tenido innumerables derrumbes por la geografía en el cual está inmersa, esto sumado al licenciamiento ambiental que pueda requerir y la adquisición predial debe denotar un análisis particular y detallado por parte de la ANI.

De igual manera se deben estudiar las propuestas que permitan mejorar el tránsito en la red vial actual de DEVIMED en la zona metropolitana de Medellín concerniente a los municipios aledaños, ya que urgen obras que permitan optimizar el manejo del tráfico zonal, tales como intercambiadores, pasos a desnivel, puentes peatonales, mejora de accesos, entre otras obras que se han venido identificando en los últimos años producto del aumento de la demanda de vehículos en la zona y que requiere tener visualizado un panorama futuro.

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

6.3.4 Análisis de los hallazgos generados por la Contraloría en el informe de auditoría 2016.

El informe de auditoría presentado por la CGR, con radicado 20164090778772 del 2 de septiembre de 2016, evidencia el cierre de 1 hallazgo y la apertura de 2 nuevos, además del no cierre de 4 hallazgos por no efectividad respecto de la causal de los mismos; con este panorama se verifica el estado de los hallazgos en virtud de los nuevos generados por el ente de control y con los cuales se pretende trabajar de manera significativa a fin de establecer los correspondientes soportes de las acciones tomadas para demostrar la adecuada actuación de la entidad y sus contratistas.

Los nuevos hallazgos están referidos particularmente a:

1. Para el hallazgo 40 se debe definir la incorporación de dineros al proyecto, producto de la diferencia entre el IMG y el MA correspondientes a lo recaudado entre los años 2010 y 2015 donde se superó esta garantía de ingreso mínimo.

Se sugiere al supervisor adelantar reuniones de asesoría con la OCI para verificar las unidades de medidas dispuestas para subsanar este hallazgo, además de requerir el acompañamiento de la interventoría a fin de evidenciar los planteamiento que deriva esta situación con las posibles alternativas para cerrar el hallazgo con documentos que precisen efectividad para el cierre del hallazgo.

2. Para el hallazgo 41 generado por la CGR, se debe contar con los análisis y conceptos generados por la interventoría y la ANI, que dieron origen a establecer cuál era el cupo máximo que podía adicionarse al contrato de concesión y así suscribir el adicional 14; en donde mediante un ejercicio financiero serio y analizando todas las variables asociadas al acumulado que venía teniendo el contrato se estableció el valor y porcentaje que podía tenerse en cuenta para adicionar el contrato.

El adecuado planteamiento de las unidades de medida propuestas para el levantamiento del hallazgo son determinantes para poder evidenciar ante la CGR el control que se mantiene en el proyecto frente a estos hallazgos, adicional a esto los trámites realizados previos a la suscripción del acto administrativo y los conceptos que fundamentan las actuaciones correspondientes deben ser involucrados y sustentados; en este sentido la interventoría es de vital importancia por ser quien acompaña a la entidad en el análisis pertinente y tiene la documentación base para solventar estos hallazgos en los tiempos propuestos.

De requerirse apoyo de la oficina de control interno para convocar reuniones, asesorar o validar el enfoque de las unidades de medida, se debe optar por este acompañamiento para dichas labores con el fin de poder lograr el cierre de los hallazgos mediante acciones efectivas.

6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED

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

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría Consorcio Intercarreteros que denotan las actuaciones de la interventoría en donde puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento fueron aplicadas para un mejoramiento continuo que hoy día se evidencia.



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

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Intercarreteros para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **68.13** sobre 100, resultado global, realizada el mes de octubre de 2016.

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

Tabla 14. Calificación MED


Calificación	Cod.	Límite Mínimo	Límite Máximo	Promedio que genera	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	81	100	90,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Bueno	B	61	80	70,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	31	60	45,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.

 Agencia Nacional de Infraestructura	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia	 PAZ EQUIDAD EDUCACION
--	--	--

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


En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en septiembre de 2013 al Consorcio Intercarreteros, sólo se evaluaron 4 componentes, a continuación los resultados:

Tabla 15. Resultados de calificación MED de septiembre de 2013

 Agencia Nacional de Infraestructura	<table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>DEVIMED</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>CONSORCIO INTERCARRETEROS</td> </tr> <tr> <td>Nº. Contrato Interventoría</td> <td>094 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>10 al 20 de septiembre de 2013</td> </tr> </table>	Nombre Proyecto Concesión	DEVIMED	Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO INTERCARRETEROS	Nº. Contrato Interventoría	094 de 2012	Fecha de Evaluación	10 al 20 de septiembre de 2013																						
Nombre Proyecto Concesión	DEVIMED																														
Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO INTERCARRETEROS																														
Nº. Contrato Interventoría	094 de 2012																														
Fecha de Evaluación	10 al 20 de septiembre de 2013																														
<table border="1"> <tr> <td>0-20</td> <td>21-40</td> <td>41-60</td> <td>61-80</td> <td>81-100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Calificación desempeño de Interventoría</td> </tr> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table>		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	Calificación desempeño de Interventoría					Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto															
0-20	21-40	41-60	61-80	81-100																											
Calificación desempeño de Interventoría																															
Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Id</th> <th>Componente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>Gestión Administrativa</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Gestión Técnica</td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>Gestión Jurídica</td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Gestión de Abro y Rocaudo</td> </tr> </tbody> </table>	Id	Componente	01	Gestión Administrativa	02	Gestión Técnica	04	Gestión Jurídica	05	Gestión de Abro y Rocaudo	<table border="1"> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>66,69</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>55,17</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>64,80</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>66,70</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					66,69			55,17						64,80				66,70		
Id	Componente																														
01	Gestión Administrativa																														
02	Gestión Técnica																														
04	Gestión Jurídica																														
05	Gestión de Abro y Rocaudo																														
				66,69																											
		55,17																													
			64,80																												
		66,70																													
<table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td>61,59</td> </tr> </table>		Promedio General =	61,59																												
Promedio General =	61,59																														

Para la segunda auditoría se evaluaron 5 componentes de la misma y fue realizada en abril de 2014, bajo los parámetros de la matriz MED con la siguiente calificación:


Tabla 16. Resultados de calificación MED de abril de 2014

 Agencia Nacional de Infraestructura	<table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>DEVIMED</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>CONSORCIO INTERCARRETEROS</td> </tr> <tr> <td>Nº. Contrato Interventoría</td> <td>094 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>23 al 25 de abril de 2014</td> </tr> </table>	Nombre Proyecto Concesión	DEVIMED	Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO INTERCARRETEROS	Nº. Contrato Interventoría	094 de 2012	Fecha de Evaluación	23 al 25 de abril de 2014																													
Nombre Proyecto Concesión	DEVIMED																																					
Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO INTERCARRETEROS																																					
Nº. Contrato Interventoría	094 de 2012																																					
Fecha de Evaluación	23 al 25 de abril de 2014																																					
<table border="1"> <tr> <td>0-20</td> <td>21-40</td> <td>41-60</td> <td>61-80</td> <td>81-100</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Calificación desempeño de Interventoría</td> </tr> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table>		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	Calificación desempeño de Interventoría					Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto																						
0-20	21-40	41-60	61-80	81-100																																		
Calificación desempeño de Interventoría																																						
Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Id</th> <th>Componente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>Gestión Administrativa</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Gestión Técnica</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Gestión financiera</td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>Gestión Jurídica</td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Gestión de Abro y Rocaudo</td> </tr> </tbody> </table>	Id	Componente	01	Gestión Administrativa	02	Gestión Técnica	03	Gestión financiera	04	Gestión Jurídica	05	Gestión de Abro y Rocaudo	<table border="1"> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>73,24</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>65,22</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>64,80</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>64,80</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>67,80</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					73,24				65,22					64,80					64,80					67,80	
Id	Componente																																					
01	Gestión Administrativa																																					
02	Gestión Técnica																																					
03	Gestión financiera																																					
04	Gestión Jurídica																																					
05	Gestión de Abro y Rocaudo																																					
				73,24																																		
			65,22																																			
			64,80																																			
			64,80																																			
			67,80																																			
<table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td>67,17</td> </tr> </table>		Promedio General =	67,17																																			
Promedio General =	67,17																																					

Fuente: Auditoría proyecto DEVIMED, Abril de 2014. Radicado 20141020041883.

Para la tercera auditoria se evaluaron los 8 (ocho) componente que comprende la matriz MED, esta auditoria fue realizada el 13, 14 y 18 de octubre de 2016, con la siguiente calificación:

Tabla 17. Resultados de calificación MED de Octubre de 2016



	Nombre Proyecto Concesión	del Valle de Rionegro - DEVIMED				
	Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Intercarreteros				
	No. Contrato Interventoría	094 de 2012				
	Fecha de Evaluación	13, 14 y 18 de Octubre de 2016				
Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO						
Id	Componente	0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				67,02	
02	Gestión Técnica				74,91	
03	Gestión Financiera				71,17	
04	Gestión Jurídica				70,50	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				75,05	
06	Gestión Ambiental			60,00		
07	Gestión Social				62,17	
08	Gestión Predial				64,25	
Promedio General =		68,13				

Presenta un mejoramiento general respecto la primera y segunda evaluación, igualmente vale resaltar que la actualización realizada a la MED en el año 2015 cambió varios criterios que generan una mayor exigencia y hace denotar una mejora en la evaluación obtenida, de la misma manera el proyecto actualmente se encuentra en etapa de operación y mantenimiento por lo cual los criterios aplicados y evaluados también cambiaron, lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo parámetros de calificación ciertamente diferentes. Se presentan en las Tablas No. 13, 14 y 15, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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

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

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

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

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 13, 14 y 18 de octubre de 2016, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

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

los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

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

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de octubre de 2016, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 67.02

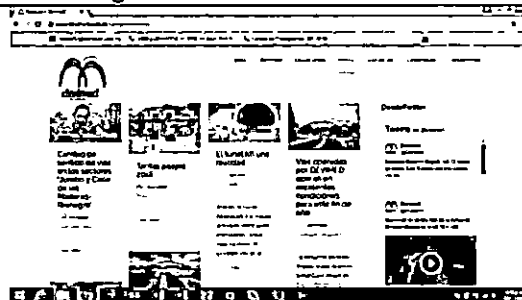

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional acorde respecto a los parámetros mínimos exigidos por la Agencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en Bogotá y Rionegro, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar. Debido a que las oficinas quedan en un punto

intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor vial.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. En este sentido también se resalta la gestión documental con la cual se lleva a cabo el proyecto dada la antigüedad de la concesión y la reconstrucción documental a la cual han llegado para poder asesorar la toma de decisiones de la entidad.

Las oficinas dispuestas para las labores de vigilancia y seguimiento al contrato son acordes a lo que necesita el proyecto, así como los vehículos debidamente identificados y las herramientas dadas para tal fin, más allá de que el corredor concesionado es extenso se mantienen los elementos que estima el contrato para abarcar el seguimiento que pretende la entidad

Se evidencia una página web del concesionario con poca información importante acerca del proyecto, no se mantiene noticias actualizadas ni tampoco el link de prensa, no se encuentra datos sobre el proyecto como tramos, puntos específicos de cada uno, los link de servicios, social, ambiental, PQRS, FlyPass, no funciona; es determinante que la interventoría revise este tipo de temas ya que en el estado que está el proyecto este es un canal de información que debe mantenerse actualizado y con un adecuado funcionamiento. La página web de la interventoría contiene muy poca información para el público, únicamente tiene el link de contáctenos y una galería de fotos desactualizada con registros del 2013, es importante mantener una información mínima del proyecto, servicios, ficha técnica y demás información que se considera importante, además de actualizar los contenidos periódicamente.

<p>Foto 9. Página Web Concesionario</p> 	<p>Foto 10. Página Web Interventoría</p> 
<p>Información desactualizada desde enero de 2016, se mantiene mayor información en redes sociales como twitter.</p>	<p>Muy poca información, galería desactualizada, no hay información sobre el proyecto disponible para el público en general.</p>

Se destaca un buen cubrimiento de las novedades del proyecto mediante otras redes sociales como twitter y Facebook por parte del concesionario, sin embargo, no se evidencia como la interventoría

hace seguimiento a esta información y a la veracidad de la misma ya que debe ser controlada por algún tipo de formato y periodicidad.

Debido a que el proyecto ya se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, se evidencia un adecuado manejo del registro fotográfico interno con los pormenores acontecidos de la etapa de operación y mantenimiento, se lleva a cabo un adecuado mantenimiento rutinario, limpieza de señales verticales, limpieza de obras de drenaje, entre otros.

No se evidencia en los informes mensuales ni de diagnóstico indicadores que permitan ver una medición de la gestión de la interventoría, se encuentra información general pero debe gestionarse la medición por medio de indicadores las acciones que se realizan desde los diferentes componentes técnico, operativo, ambiental, social, entre otros.

En materia de riesgos debe preverse de una manera más clara el seguimiento a las activaciones por los riesgos que evidencien posible materialización, en virtud de la matriz generada el monitoreo a la misma debe permitir alertar de manera temprana posibles incidencias de diferentes aspectos en el normal desarrollo del contrato, lo cual no se evidencia en los informes de interventoría.

Se destaca el sistema de gestión de calidad de la empresa, la cual cuenta con certificación ISO 9001 bajo una de las empresas consorciadas el cual evidencia procesos y procedimientos adecuados a la etapa que vive el proyecto a las labores de mantenimiento y operación a lo largo del corredor.

El contrato 094 de 2012 suscrito por la interventoría prevé una cantidad y dedicación de personal y especialistas muy bajo; sin embargo, y ante las necesidades que ha suscitado el proyecto se evidencia una dedicación adicional por parte de especialistas y personal técnico para suplir de gran manera las necesidades del proyecto. Es importante señalar que las obligaciones a las cuales el interventor está obligado deben satisfacer a la entidad más allá de la remuneración pactada ya que dichas condiciones fueron conocidas y aceptadas previamente a la suscripción del contrato.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 74.91

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

Debido a que el proyecto adelanta obras referidas al adicional 14, pero este no hace parte del alcance de esta interventoría no se aborda el seguimiento y control a estas actividades en la auditoría realizada; sin embargo, esta interventoría adelantó las labores de verificación de diseños dados por el concesionario para la suscripción del adicional, corroborando cantidades, diseños y presupuesto para sacar adelante la contratación de estas obras en el año 2013.



Se lleva a cabo de manera adecuada la ficha del proyecto, con información amplia sobre las fechas del proyecto, valores, tráfico, datos básicos de la concesión, cuadro resumen de adiciones u otros, resumen de problemas críticos, acciones adelantadas, resumen de alarmas, entre otros; permite mantener de manera rápida y actualizada la información referente al proyecto, se recomienda montar esta ficha en formato PDF en la página web para que sea de fácil consulta.

Foto 11. Estado de la vía, Tramo 1	Foto 12. Inicio de cambio de señalización, Manual de Señalización 2015
Adecuado estado del pavimento de la vía para operación con tránsito continuo.	Señalización previa a túneles del tramo 1

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, en gran medida debido a la verificación de operación de peajes y básculas, además de los recorridos al corredor que por su extensión requieren tiempos importantes pero se vienen cumpliendo satisfactoriamente para advertir en la mayoría de casos alertas por derrumbes.

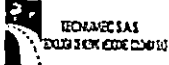
Se ha llevado a cabo un buen seguimiento por parte de la interventoría al estado del pavimento a lo largo del corredor, en los informes de índice de estado son muy claros los resultados, y el estado general del corredor es bueno en este aspecto, la última medición realizada en marzo de 2016 y radicada en mayo del presente año, denota un índice de 4.51, lo cual cumple con lo establecido contractualmente para la etapa de operación en la cual se encuentra el proyecto. A continuación se presentan los resultados particulares de la medición la cual indica que la transitabilidad y operación del corredor es adecuado.

Si bien en el proyecto se tiene un índice de estado que cumple con lo establecido contractualmente se evidencia que la demarcación debe ser reforzada en varios puntos, sobre todo en los pasos urbanos donde se encuentran resaltos y pasos peatonales, aunado esto a las observaciones dadas por las auditorías de seguridad vial, debe ser este un elemento para insistir con el concesionario en el mejoramiento de la periodicidad en el mantenimiento de este aspecto



vital en la etapa de operación y mantenimiento que vive el proyecto. En el mismo sentido debe iniciarse un plan para el cambio de la señalización vertical a cumplir con el Manual de Señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte para el año 2015 donde gradualmente se vayan cambiando las señales a los largo de los más de 300km del proyecto y se cumpla la normatividad vigente.

Tabla 16. Índice de estado DEVIMED – Marzo de 2016

 <p>TECNUMEC S.A.S. BOGOTÁ - COLOMBIA</p>		<p>TECNUMEC S.A.S. FORMATO RESUMEN DE OFICINA</p>	
<p>PROYECTO CARRETERA CONTRATISTA CONCESIONARIO INTERVENTOR FECHA</p>		<p>INDICE DE ESTADO CONCESION DEVIMED VALLE DEL RIONEGRO - CAÑO ALEGRE CONSORCIO INTERCARRETEROS CONCESION DEVIMED CONSORCIO INTERCARRETEROS MARZO DE 2016</p>	
Elemento	FACTOR DE INFLUENCIA	CALIFICACION POR ELEMENTO	CALIFICACION PONDERADA
Índice de Rugosidad Internacional	0.36	4.16	1.51
Resistencia al Deslizamiento	0.21	4.31	0.82
Ahuellamiento y deformaciones	0.21	4.62	1.02
Fisuras y Grietas	0.21	4.99	1.05
SUBTOTAL		19	
CALIFICACION PROMEDIO			4.55

Fuente: Informe de Índice de estado de la interventoría, Consorcio Intercarreteros, mayo de 2016.

Acorde a la auditoría de seguridad vial donde se señalan y evidencian muchos casos para mejorar a lo largo del corredor, es de suma importancia que los señalamientos allí dispuestos den cumplimiento en un plan programado en conjunto con la concesión, a fin de evaluar las metodologías empleadas por el concesionario conforme a la mitigación de estos señalamientos dados por la interventoría, de la misma manera, se sugiere a la supervisión del proyecto dar importante alcance a estas recomendaciones. La siguiente auditoría de seguridad vial debe prever un análisis comparativo respecto a lo encontrado en las evaluaciones anteriores y las correcciones al respecto que fueron realizadas.

Debido a las obras adicionales que se han materializado en el corredor como es el caso de las establecidas en el convenio 092 del 2012 que derivó en el contrato 0274 de 2013 entre DEVIMED y el Fondo de Adaptación, además del contrato 185 de 2014 entre DEVIMED y el Fondo de Adaptación para atención de puntos críticos, el adicional 14 firmado entre la ANI y DEVIMED son obras que han sido materializadas casi en un 100% pero que aún no son recibidas y que debe precisarse su acta de recibo, ya se han evidenciado situaciones donde las obras han tenido algunas fallas como el muro de contención previo al túnel de Copacabana, situaciones que no pueden dejarse pasar más tiempo por las garantías asociados a esos contratos, sobre todo los del Fondo de Adaptación, los cuales se cumplieron hace más de 6 meses.



7.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 60.00

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto desde el punto de vista ambiental, donde se precisa un seguimiento acorde a la verificación de las obligaciones emanadas de las licencias ambientales autorizadas que tiene el proyecto y el PMA correspondiente.


Se evidencia dentro del seguimiento de la interventoría la atención al mantenimiento en sitios de derrumbe para el cargue y disposición de materiales en los sitios autorizados, siendo este un aspecto recurrente a lo largo del corredor.

No se encontró un cronograma de seguimiento ambiental específico referido a las acciones puntuales que se realizan mes a mes, si bien se vienen elaborando las fichas de manejo ambiental se requiere verificar de una manera más puntual mediante un cronograma y unos indicadores un plan de acción periódico que se realiza para controlar y hacer seguimiento al componente ambiental del proyecto.

Se debe implementar un seguimiento y revisión al manual de higiene y seguridad industrial que debe tener el concesionario para los trabajos de operación y mantenimiento que adelanta actualmente, este debe ser abordado desde la normativa correspondiente y cumplir lo que por ley se establece.

Debido a las condiciones geográficas de la vía, siendo una zona montañosa con alto grado de vulnerabilidad de derrumbes, es necesario reforzar las alertas en las cuales se vislumbren cambios importantes respecto a estabilidad de taludes, zonas de riesgo en las cuales se puedan ver afectadas viviendas, obras especiales u otras. Dada la periodicidad con la cual ha ocurrido este tipo de emergencias en diferentes sitios, debe reforzarse la evaluación periódica del corredor a fin de

evitar situaciones que afecten gravemente la operación de la vía e involucren afectación a la sociedad civil.

<p>Foto 15. Sitios inestables</p> 	<p>Foto 16. Zonas de canteras</p> 
<p>Atención a puntos inestables.</p>	<p>Afectación de canteras sobre la operación de la vía</p>

Se evidencia una marcada suciedad de puntos específicos de la vía por cuenta de obras, canteras, parques industriales, entre otros; debido a la entrada y salida de vehículos livianos y pesados que ensucian la vía acarreando material particulado de dimensiones varias que inciden en la seguridad de la vía, generando un peligro constante por material de gran tamaño sobre el corredor además de incidir en época de invierno en que la suciedad generada en la vía denota zonas de inestabilidad para los usuarios ya que la vía mojada y sucia genera una superficie resbalosa propensa de accidentalidad; es necesario hacer un control más estricto a los sitios identificados en los cuales se vienen presentando estas situaciones para acometer limpiezas esporádicas que eviten sitios inseguros.

7.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 64.25

El componente predial para la interventoría de este proyecto está ligada a finalizar la adquisición y documentación de algunos predios pendientes de trámites administrativos, por tal razón el seguimiento a estos se vuelve fundamental a la hora de poder tener finiquitada la adquisición predial física y documental, lo cual aún está pendiente.

El balance del proyecto hasta del adicional 13 (alcance hasta donde hace las labores esta interventoría) reporta que aún están por escriturarse 15 predios correspondientes a los tramos 1 y 2, donde se evidencian diferentes dificultades de trámite para suscribir las escrituras, en gran medida son temas de documentación referida a certificación de linderos y áreas, expropiaciones, suspensión de trámite por pago de impuesto, entre otras. Es necesario que la interventoría requiera mayor agilidad para la escrituración de estos predios antes de que termine una nueva

vigencia o año fiscal, ya que de no ocurrir demandaría nuevamente actualizaciones documentales que dilatan los procesos.

Tabla 17. Avance en materia de gestión predial pendiente del contrato de concesión 275 de 1996

ADICIONAL	PREDIO	PROPIETARIO	ESTADO ACTUAL- 2016
9	006-0044	ESTACIÓN LOS ANGELES Y CÍA. LTDA Y OTROS	Escritura pública en trámite
12	002	MUNICIPIO DE MEDELLIN	Trámite de escrituración suspendido por impuesto
12	003	MUNICIPIO DE BELLO	Trámite suspendido por impuesto
11	098-2	SOCIEDAD PARDO URIBE E HIJOS Y CÍA. S.C.S	Escritura pública en Trámite
9	024	HORACIO DE JESUS QUINTERO SILVA	Pendiente certificación de área y linderos del predio
11	045	JESUS MARIA MONTOYA Y OTROS	Proceso de expropiación
	001	MARÍA ISABEL BOTERO Y OTROS	Escritura pública en Notaría
	002	MARÍA ISABEL BOTERO Y OTROS	Escritura pública en Notaría
	004B	MARIA DE LOS ANGELES GOMEZ DE OSPINA	Pendiente liquidación de sucesión
9	001	TEXTILES DEL RIO S.A. RIOTEX S.A.	Pendiente certificación de área y linderos del predio
	023	JHON JAIRO ARBELAEZ MONTOYA Y OTROS	Pendiente certificación de área y linderos del predio
	062	JOAQUIN EMILIO MONTES Y OTROS	Proceso de expropiación
9	004	CORNARE	Pendiente certificación de área y linderos del predio
	043	ORESTES ZULUAGA SALAZAR	Pendiente certificación de área y linderos del predio
	044	ORESTES ZULUAGA SALAZAR	Pendiente certificación de área y linderos del predio

Fuente: Cuadro consolidado de la Interventoría Consorcio Intercarreteros, Octubre de 2016.

Se evidencia que al ser un corredor altamente poblado por las actividades, industriales, comerciales y urbanas tiene gran propensión a invasiones de diferente tipo, lo cual debe ser muy bien manejado siendo este un tema de prioridad para mantener el corredor despejado. Se debe insistir al concesionario en salvaguardar el corredor vial de invasiones y en la recuperación del espacio denotado por la franja del corredor concesionado haciendo el seguimiento con las autoridades municipales respectivas ya que estos son temas de orden policivo que no se deben dejar acrecentar.

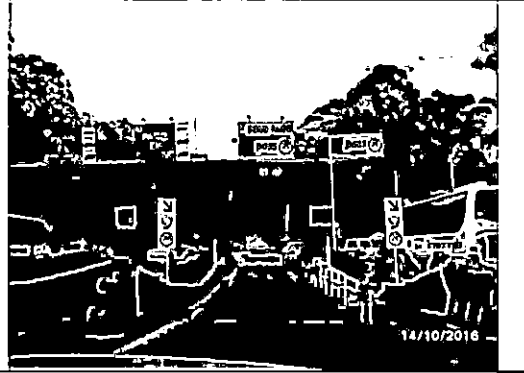

7.1.5 Desempeño del componente aforos y estadística

Calificación obtenida: 75.05

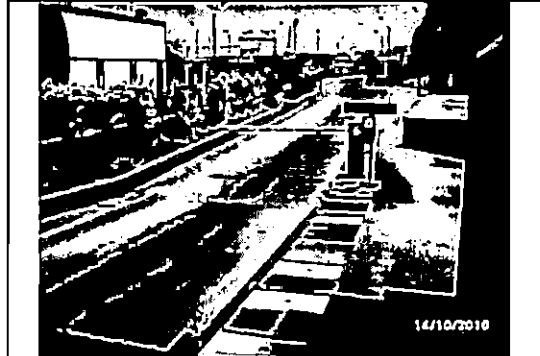

Es un componente determinante en esta auditoría debido a que el proyecto tiene un TPD muy alto, por el peaje Guarne donde pasan alrededor de 20.000 vehículos y para el peaje Las Palmas aproximadamente de 10.000; esto genera que los controles asociados al recaudo y contabilización sean muy estrictos, adicional a esto siendo una zona industrial, comercial y urbana, conlleva a posibles evasiones por lo cual los controles deben ser muy bien advertidos.



Se revisó el peaje Guarne junto con el CCO, este advierte una estructura y plataforma de sistemas muy completa, el software que posee la concesión hace advertir de manera inmediata y de manera muy clara el reporte por vehículo generando un control tanto por software como en el personal de casetas; a su vez se evidencia de manera clara la toma de datos de la interventoría mediante cámaras propias y sistema de verificación en las auditorías mensuales, esto se ve reflejado cuando se cotejan las cifras de vehículos por categoría en las auditorías realizadas al sistema de peajes.

Foto 17. Peaje Guarne	Foto 18. Peanas y talanqueras
	
Adecuado estado del peaje en infraestructura	Infraestructura de control en buen estado

Se evidencia una estructura de peaje adecuada con una cantidad de carriles suficientes para la operación del corredor y señalización adecuada; sin embargo, debe revisarse la actualización del Manual de Señalización del Ministerio de Transporte expedido a mediados del año 2015 surtió una nueva versión y con este se complemente lo faltante, de la misma manera es importante implementar de manera más periódica la demarcación en las áreas de aproximación al peaje ya que se denota desgaste, así como en diferentes puntos del corredor vial, adicional a esto, ante el aumento de tráfico que se espera en los próximos años puede requerirse una ampliación al mismo para cumplir con un mejor nivel de servicio y así evitar colas que demanden mayor tiempo de atención.

Foto 19. Bascula Manantiales, tramo 1	Foto 20. Bascula Manantiales, tramo 1
	
Adecuado estado de infraestructura en la báscula.	Colas extensas de camiones a ser pesados.



En cuanto a las básculas que tiene la concesión, se visitó la báscula Manantiales en el tramo 1, la cual se encuentra bien mantenida y prestando un servicio acorde, con calibración al día y sistema de operación con software completo que permite atender la demanda que allí se presenta; sin embargo, se evidencia que la capacidad instalada y el sitio en donde está ubicada la báscula genera colas de camiones mayores a lo dispuesto, ocasionando dificultad y congestión en la operación de dicho sector del corredor, por lo cual deben emplearse mecanismos para acelerar dicha verificación del tráfico pesado o tener contingencias asociadas a periodos donde el flujo vehicular sea intenso con miras a afectar de menor magnitud la operación de la vía en este punto donde se disminuye a un solo carril.

En cuanto a la infraestructura de esta báscula fija, se denota un adecuado manejo, los equipos de pesaje, casetas, infraestructura de bascula y operación de la misma generan un buen servicio de control de pesaje; se recomienda verificar el estado de pintura y señalización en el área aferente a las casetas para así cumplir las especificaciones del manual de señalización vial vigente.

7.1.6 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 62.17

Dentro del componente social se evidencia un acompañamiento general al concesionario en materia de monitoreo sobre gestiones realizadas por el concesionario, se evidencia por tanto acompañamiento a las campañas de seguridad vial; sin embargo, no se denota de manera clara el monitoreo adecuado a la ejecución del Plan Social Básico, Programa de Atención al Usuario, Programa Vecinos, Programa Comunicar, Programa Iniciativas y Programa Rehabitar, y demás aspectos definidos en el Apéndice Social de Contrato de concesión, tal como lo precisa el anexo "requerimientos técnicos del contrato de interventoría" en su aparte 4.1.2.3 Actividades específicas por grupo y área, literal C, subliteral (f).

No se evidencia un seguimiento puntual a las PQRS que se generan en el proyecto, debe consolidarse una revisión particular a estas y hacer seguimiento a su cierre por parte del concesionario.

Se evidencia acompañamiento de la interventoría a las diferentes socializaciones y reuniones que mantiene el concesionario con diferentes actores pertenecientes al proyecto como lo son alcaldías municipales, juntas de acción comunal, concejos municipales, entre otros; además de estos la permanente comunicación con la comunidad ha permitido conocer de cerca requerimientos que se puedan implementar a medida de las posibilidades que da el contrato de concesión.

Es necesario complementar los informes mensuales en el capítulo social, ya que denota muy poca información y análisis de lo que sucede mensualmente en el contrato de concesión.

7.1.7 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 71.17



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

Es importante resaltar los análisis realizados por la interventoría respecto al comportamiento del ingreso mínimo garantizado para la concesión y el máximo aportante, generando conceptos que sirvieron a la entidad para poder adicionar el contrato de concesión en el adicional 14, sin embargo, se requiere que se dé el apoyo necesario para cerrar los hallazgos de la contraloría referidos a este tema.

No se evidencia como la interventoría examina, verifica y controla el documento del beneficiario real para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo), se debe solicitar el certificado a la fiduciaria y hacerle seguimiento anual al mismo

Se verifica claramente el control al recaudo de peajes y tráfico real, plasmado en los ingresos mensuales del concesionario y el control tarifario que aplica para la concesión; de la misma manera se evidencia los indicadores financieros de la concesión junto con su análisis respectivo.



7.1.8 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 70.50

Se evidencia un adecuado control jurídico al tema garantías por cuenta del estado actual del proyecto, siendo que este prevé actualmente una operación completa del corredor, de la misma manera se resalta el apoyo generado por la interventoría al plan de mejoramiento institucional en los hallazgos suscitados contra el proyecto en lo cual se ha dado el apoyo y asesoría necesaria para el cumplimiento de las unidades de medida, esto permitió dar cierre a uno de los hallazgos que se mantenía abierto

Es necesario llevar a cabo un seguimiento especial a los nuevos hallazgos surgidos por la contraloría, debido a que se generaron 2 nuevos hallazgos y no se pudieron cerrar 4 que venían de auditorías pasadas; esto conlleva a replantear las unidades de medida propuestas para darle contundencia a los soportes que permitan la efectividad en el cierre de los hallazgos.

El acompañamiento al tribunal de arbitramento que mantiene la entidad contra el concesionario, ha sido activo debido a conceptos y posiciones de la interventoría referidas al planteamiento de conciliación que se adelanta y a la justificación que se pretende dar a los árbitros para poder destrabar diferentes dispuestas entre las partes; es necesario estar al tanto de las posiciones que den los árbitros para garantizar la formulación de un documento contractual que involucre lo acordado en esta conciliación prevista.

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle del Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo en el Depto. De Antioquia</p>	
---	---	---

Se recomienda a la interventoría propender a la realización de capacitaciones jurídicas en virtud de la actualización de normas, leyes, decretos y todo lo pertinente para una mejor interpretación de lo que acontece con la actualización normativa para proyectos de infraestructura de transporte que viene implementándose.

8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

8.1 No Conformidades

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

8.1.1 Para la Interventoría

1. Realizar un mejoramiento a la página web en virtud de la obligación contractual contenida en el anexo requerimientos técnicos de interventoría numeral 4.1.2.2 funciones generales literal a) *"Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto..."* adicional a esto verificar que la página web del concesionario tenga la información acorde según lo dispuesto *"...En el caso que el Concesionario tenga la obligación contractual de elaborar la página de Internet, o que posea una página del proyecto de concesión, el Interventor deberá verificar la información allí consignada y comprobar su correcto funcionamiento, de manera que la página se encuentre actualizada en todo momento conforme al desarrollo de las obras y actividades de la concesión."* Debido a que actualmente no se está cumpliendo esta obligación contractual.
2. No se evidencia cómo la interventoría lleva a cabo el cumplimiento a la obligación contenida en el anexo requerimientos técnicos 4.1.2.3, literal C) Interventoría operación y mantenimiento e) Área Ambiental *"Verificar que el sistema de calidad ambiental y el programa de Higiene, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional elaborado por el Concesionario, cumpla con las disposiciones legales en materia de seguridad industrial y determinado para todas y cada una de las actividades de obra y operación a realizar y vigilar el cumplimiento."*
3. No se evidencia cómo la interventoría lleva a cabo el cumplimiento a la obligación contenida en el anexo requerimientos técnicos, numeral 5.3 Informes mensuales, literal xiii) *"Una relación sobre la atención de las solicitudes, quejas y reclamos presentados por la ciudadanía que tengan como objeto algún tema atinente a las obligaciones del"*

concesionario y del interventor, el estado de trámite y contestación de las mismas y los mecanismos adoptados para la corrección de los problemas denunciados en tales PQR, dispuestos por el Interventor en caso de que fueran procedentes.”

4. No se evidencia cómo la interventoría lleva a cabo el cumplimiento a la obligación contenida en el anexo requerimientos técnicos 4.1.2.3, literal C) Interventoría operación y mantenimiento f) Área Social “Monitorear la adecuada ejecución del Plan Social Básico, Programa de Atención al Usuario, Programa Vecinos, Programa de Seguridad Vial, Programa Comunicar, Programa Iniciativas y Programa Rehabilitar, y demás aspectos definidos en el Apéndice Social de Contrato de concesión.”

8.1.2 Para la supervisión

1. No se tiene aún el recibo de obras derivadas del convenio 092 del 2012 que derivó en el contrato 0274 de 2013 entre DEVIMED y el Fondo de Adaptación, en obras de estabilización en favor del proyecto, siendo que estas ya terminaron hace más de 6 meses y algunas presentan novedades o falencias que se vienen atendiendo, lo cual impide su recibo.
2. Se evidencia falencia en el cargue de información en la plataforma Project Online, ya que se encuentra desactualizada respecto al avance del proyecto.
3. Se deben plantear los alcances de las interventorías de manera que se prevean incluir la vigilancia y control a todas las obras realizadas tanto en el contrato de concesión como en sus adicionales, de igual manera en las derivadas por atención de ola invernal que se ejecutaron con el Fondo de Adaptación.

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

1. Es necesario hacer seguimiento a las recomendaciones derivadas de las auditorías de seguridad vial, con un plan o cronograma de cumplimiento de las mismas, ya que no se evidencia trazabilidad en las acciones realizadas por el concesionario para subsanar los hechos que se vienen presentando.
2. Se requiere el acompañamiento activo de la interventoría para complementar las unidades de medida planteadas en el PMI por los hallazgos vigentes que tiene el proyecto, tanto los nuevos como los que necesitan replanteo.
3. Se requiere que la interventoría examine, verifique y controle el documento del beneficiario real para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo), se debe solicitar el certificado a la fiduciaria y hacerle seguimiento anual al mismo.
4. Acompañar la suscripción del otro si que involucre los acuerdos del documento de Acuerdo Conciliatorio generado entre la ANI y el concesionario.

5. Dar las recomendaciones pertinentes a los tramos 5 y 6 a desafectar en materia técnica (ambiental, predial, social, de diseño) para que se tenga en cuenta por la ANI con miras a la IP que se está estructurando.
6. Llevar a cabo un acompañamiento y solicitud al concesionario más estricto sobre el control a las invasiones del corredor concesionado, insistir ante las autoridades municipales su actuación policiva en los casos que se requiera.
7. Plantear un calendario de cumplimiento para resolver las dificultades en los predios por escriturar y que aún se encuentran pendientes de diferentes trámites.
8. Los informes de diagnóstico deben mostrar un mayor análisis del que se está presentando y se incluya lo estipulado en el anexo requerimientos técnicos, numeral 5.2 Informes de avance.
9. Es necesario que la interventoría haga seguimiento a alertas tempranas que surjan de la activación de riesgos derivados de la matriz de riesgos elaborada para el contrato de concesión.
10. Se requiere generar un vínculo de la ficha técnica del proyecto en la página web para mantener la información básica del proyecto actualizada y disponible para quienes quieran saber las particularidades que vive la concesión y su seguimiento en la etapa de operación y mantenimiento.
11. Se recomienda llevar a cabo un cronograma de seguimiento ambiental específico referido a las acciones puntuales que se realizan mes a mes.
12. Es necesario complementar los informes mensuales en el capítulo social y ambiental, ya que denota muy poca información y análisis de lo que sucede mensualmente en el contrato de concesión.
13. Es necesario llevar a cabo un seguimiento especial a los nuevos hallazgos surgidos por la contraloría, debido a que se generaron 2 nuevos hallazgos y no se pudieron cerrar 4 que venían de auditorías pasadas; esto conlleva a replantear las unidades de medida propuestas para darle contundencia a los soportes que permitan la efectividad en el cierre de los hallazgos.
14. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte publicado en el año 2015.
15. Se sugiere impulsar junto con el concesionario un plan de culturización y socialización más ambicioso respecto de los temas de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos trayectos del proyecto, siendo que este es un proyecto en inmediatez de alto flujo de peatones.

8.2.2 Para la Supervisión

1. Hacer seguimiento y acompañamiento al pronunciamiento del tribunal de arbitramento en virtud de su posición respecto al acuerdo conciliatorio generado y trabajar con la interventoría en la elaboración del otro sí que contenga lo conciliado.
2. Implementar el Manual de Interventoría y Supervisión, en lo correspondiente al numeral 9.3 *"Funciones y actividades específicas de la supervisión"*, para las labores de seguimiento



y control en virtud de los procedimientos, formatos y manuales allí previstos; además de que a pesar de ser un funcionario de planta se debe cumplir lo dispuesto en el aparte 33 del numeral 9.3 el cual establece *“Presentar informe mensual de supervisión detallando las actividades ejecutadas durante el periodo, así como la gestión efectuada, informando los avances así como las novedades evidenciadas y las acciones adelantadas”*.

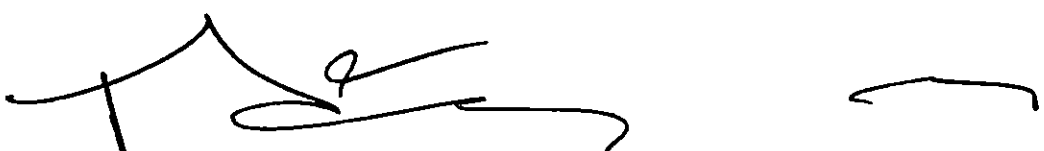
3. Generar un empalme entre la interventoría del adicional 14 y la interventoría de operación y mantenimiento en virtud de los pendientes que queden por resolver, como lo es el tema de compensaciones ambientales, gestión predial, entre otros.
4. Para el próximo contrato de interventoría evaluar las dedicaciones y cantidad de personal que debe cubrir un proyecto de más de 350 km de longitud, ya que es muy precario lo que se tiene actualmente para dar un acertado control en campo.

8.3 Buenas prácticas y observaciones

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

1. Se resaltan las labores realizadas por la interventoría involucrando personal y dedicación adicional en las situaciones que ha requerido el proyecto, sobre todo en aspectos financieros y jurídicos.
2. Se resalta el control que se tiene en los peajes de la concesión, así como sus auditorías mensuales que muestran de forma clara lo acontecido en materia de funcionamiento operacional ajustado a los datos que se concilian con el concesionario.
3. Se destaca el acompañamiento realizado a la entidad para la completitud de las unidades de medida de los hallazgos que se tienen por contraloría, a fin de que se puedan cerrar los mismos por parte del ente de control.
4. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de octubre de 2016 de **68.13** valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyecto: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. 