



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2014-102-011060-3
Fecha: 25/11/2014 14:48:29->102
FUN: GERMAN CORDOBA ORDON-500
Anexos: se anexan 27 folios



Bogotá D.C.

PARA: Dr. GERMAN EDMUNDO CÓRDOBA ORDOÑEZ
Vicepresidente Ejecutivo.

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


ASUNTO: Entrega informe de seguimiento a la función pública del supervisor e interventoría asociadas al proyecto de concesión Ruta del Sol III - PEI No 56.

Apreciado Doctor German:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de la referencia, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno en el año en curso. Se resalta la importancia de las recomendaciones que estamos generando en el mismo, en beneficio del óptimo desempeño de seguimiento que debe continuar realizando la ANI enfocado hacia el proyecto del asunto, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan observaciones importantes en el informe aquí entregado.

Igualmente recordamos al supervisor de éste proyecto, que debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002, diligenciando el formato 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. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a jleon@ani.gov.co.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno


Anexo: 27 folios

cc. Dr. Juan Gabriel Cisneros Forero – Gerente de Infraestructura de transporte

Elaboró y proyectó: Javier León. - Contratista OCI

Nro. Borrador: 20141020018972

GADF-F-010

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-032
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	LEGALIZACIÓN DEL VALOR DE ACTIVIDAD DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO	Fecha: 28/11/2013

Proyecto: Concesión Vial: Ruta del Sol Sector III		Fecha: 10 de noviembre de 2014	
Contratista: Javier León Herazo		Identificación: 79.915.088	
Área: Oficina de Control Interno			
Tipo de Personal:	Profesional <input checked="" type="checkbox"/>	Apoyo	
Fecha de programación:	22, 23 y 24 de octubre de 2014		
Lugar de desplazamiento:	Bogotá – Santa Marta ≠ Valledupar -Bogotá		
Duración del desplazamiento:	2,5 días		
Objeto del desplazamiento:			
<p>1. De acuerdo a las funciones otorgadas a la Oficina de Control Interno, y en desarrollo de las auditorías internas programadas en el PEI (Plan de Evaluación Interna), verificar el seguimiento realizado por el supervisor e Interventoría a la concesión vial.</p>			
Valor de seguimiento y monitoreo a reembolsar:			
Alojamiento y manutención	\$ 800.268	Gastos de transporte	\$ 491.650
		Total	\$ 1.291.918
Se certifica que el contratista cumplió con el objeto del desplazamiento			
El contratista,	El supervisor,	El ordenador del gasto,	
			

LEON HERAZO/JAVIER ARTURO MRADT 21OCTBOGSMR

This document is automatically generated.
Please do not respond to this mail.

ELECTRONIC TICKET PASSENGER ITINERARY RECEIPT

AVIANCAONLINE	DATE: 16 OCT 2014
AV. CALLE 26 N 59-15 BOGOT	AGENT: 9985
BOGOTA	NAME: LEON HERAZO/JAVIER ARTURO MR
IATA : 769 97561	FQTV: 799150881
TELEPHONE : TBA	

ISSUING AIRLINE	: AVIANCA
TICKET NUMBER	: ETKT 134 2460350669
BOOKING REF : AMADEUS: 43NVCY, AIRLINE: TA/43NVCY	

FROM /TO	FLIGHT	CL	DATE	DEP	FARE BASIS	NVB	NVA	BAG
ST								
BOGOTA EL	AV 9774 W		21OCT	1800	WES03RIH	21OCT	21OCT	23K
OK								
DORADO INTL								
TERMINAL:2								
SANTA MARTA	FLIGHT OPERATED BY:			AVIANCA				
SIMON BOLIVAR	SEAT: 12A			ARRIVAL TIME: 1930				
INTL								

AT CHECK-IN, PLEASE SHOW A PICTURE IDENTIFICATION AND THE DOCUMENT YOU GAVE FOR REFERENCE AT RESERVATION TIME

ENDORSEMENTS : REFUND FEE100000COP CHNG FEE75000COP PLUS FARE DIFF/NON
END
PAYMENT : CC CA XXXXXXXXXXXXX2311/Exp0218 M958735 213130

FARE CALCULATION :BOG AV SMR Q60000.00 95700.00COP155700.00ENDXT
17000SF2720YZ

AIR FARE	: COP	155700					
TAX	: COP	24910YS	COP	12800CO	COP	19720XT	
TOTAL	: COP	213130					

NOTICE

CARRIAGE AND OTHER SERVICES PROVIDED BY THE CARRIER ARE SUBJECT TO
CONDITIONS
OF CARRIAGE, WHICH CAN BE TO CONSULTED ON WWW.AVIANCA.COM

NOTICE

IF THE PASSENGER'S JOURNEY INVOLVES AN ULTIMATE DESTINATION OR STOP IN A
COUNTRY OTHER THAN THE COUNTRY OF DEPARTURE THE WARSAW CONVENTION OR THE
MONTREAL CONVENTION MAY BE APPLICABLE AND THESE CONVENTIONS GOVERN AND
MAY
LIMIT THE LIABILITY OF CARRIERS FOR DEATH OR BODILY INJURY AND IN RESPECT
OF
LOSS OF OR DAMAGE TO BAGGAGE. SEE ALSO NOTICES HEADES "ADVICE TO
INTERNATIONAL
PASSANGERS ON LIMITATION OF LIABILITY" AND "NOTICE OF BAGGAGE LIABILITY
LIMITATIONS".

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA
*** NIT890100577-6

LEON HERAZO/JAVIER ARTURO MRADT 25OCTVUPBOG

This document is automatically generated.
Please do not respond to this mail.

ELECTRONIC TICKET PASSENGER ITINERARY RECEIPT

AVIANCAONLINE	DATE: 16 OCT 2014
AV. CALLE 26 N 59-15 BOGOT	AGENT: 9985
BOGOTA	NAME: LEON HERAZO/JAVIER ARTURO MR
IATA : 769 97561	FQTV: 799150881
TELEPHONE : TBA	

ISSUING AIRLINE	: AVIANCA
TICKET NUMBER	: ETKT 134 2460350689
BOOKING REF : AMADEUS: 43NWG9, AIRLINE: TA/43NWG9	

FROM /TO ST	FLIGHT	CL	DATE	DEP	FARE BASIS	NVB	NVA	BAG
VALLEDUPAR OK ALFONSO LOPEZ PUMAREJO	AV 9411 Z		25OCT	1409	ZES00RIH		25OCT 25OCT	23K

BOGOTA EL DORADO INTL TERMINAL:2	FLIGHT OPERATED BY: AVIANCA SEAT: 16K ARRIVAL TIME: 1529
-------------------------------------	---

AT CHECK-IN, PLEASE SHOW A PICTURE IDENTIFICATION AND THE DOCUMENT YOU
GAVE FOR REFERENCE AT RESERVATION TIME

ENDORSEMENTS : REFUND FEE100000COP CHNG FEE75000COP PLUS FARE DIFF/NON
END
PAYMENT : CC CA XXXXXXXXXXXXX2311/Exp0218 M690420 278520

FARE CALCULATION :VUP AV BOG Q60000.00 151900.00COP211900.00ENDXT
17000SF2720YZ

AIR FARE	: COP	211900					
TAX	: COP	33900YS	COP	13000CO	COP	19720XT	
TOTAL	: COP	278520					

NOTICE

CARRIAGE AND OTHER SERVICES PROVIDED BY THE CARRIER ARE SUBJECT TO
CONDITIONS
OF CARRIAGE, WHICH CAN BE TO CONSULTED ON WWW.AVIANCA.COM

NOTICE

IF THE PASSENGER'S JOURNEY INVOLVES AN ULTIMATE DESTINATION OR STOP IN A
COUNTRY OTHER THAN THE COUNTRY OF DEPARTURE THE WARSAW CONVENTION OR THE
MONTREAL CONVENTION MAY BE APPLICABLE AND THESE CONVENTIONS GOVERN AND
MAY
LIMIT THE LIABILITY OF CARRIERS FOR DEATH OR BODILY INJURY AND IN RESPECT
OF
LOSS OF OR DAMAGE TO BAGGAGE. SEE ALSO NOTICES HEADES "ADVICE TO
INTERNATIONAL
PASSANGERS ON LIMITATION OF LIABILITY" AND "NOTICE OF BAGGAGE LIABILITY
LIMITATIONS".

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA

*** NIT890100577-6



EN SALA/ AT GATE	ASIENTO / SEAT	CABINA / CABIN
17:15	14A	Y

Leon Herazo / Javier Arturo

AV 799150881 LIM

AV9774 **Oct 21**

BOGOTA / BOG

SANTA MARTA / SMR

TKT 134246035066901



VUELO
AV9411

VALLEDUPAR ALFON...

BOGOTA EL DORADO...

VUP

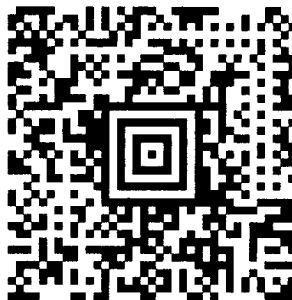


BOG

NOMBRE	SILLA	CABINA	SALIDA
Leon Herazo / Javier Arturo	16K	ECONOMY	14:09

TERMINAL	SALA	FECHA	EN SALA
		25/10/14	13:24

A STAR ALLIANCE MEMBER



Agencia Nacional de Infraestructura

**INFORME DE SEGUIMIENTO A LAS FUNCIONES
PÚBLICAS DE SUPERVISIÓN Y DE
INTERVENTORIA ASOCIADAS AL PROYECTO
RUTA DEL SOL SECTOR III.**

Ministerio de Transporte



2014



TABLA DE CONTENIDO

1	OBJETIVOS	5
2	ALCANCE.....	5
2.1	Componentes analizados	6
2.2	Información de contratos	6
2.3	Obligaciones generales del supervisor:.....	7
2.4	Obligaciones del interventor:	8
3	METODOLOGÍA.....	12
3.1	Metodología empleada	12
3.2	Información relacionada y verificada	13
4	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	13
5	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	14
6	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	15
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la auditoría	15
6.2	Descripción del proyecto a auditar	16
6.2.1	Verificación trayectos del proyecto:.....	18
6.2.2	Verificación de peaje Tucurínca	27
6.2.3	Basculas dinámicas	30
6.2.4	Verificación de recibo de hito por parte de Interventoría	31
6.3	Consideraciones principales de la auditoría.....	35
6.4	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	35
6.5	Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor.....	36
6.6	Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO - SIANI	36
6.7	Revisión del plan de mejoramiento por procesos.....	36
7	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	41
7.1	Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría.....	43
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	45
7.1.2	Desempeño del componente técnico	46
7.1.3	Desempeño del componente aforo y recaudo.....	48
7.1.4	Desempeño del componente social	49
7.1.5	Desempeño del componente ambiental.....	50

8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES INFORME PRINCIPAL	50
8.1	Para la Interventoría	50
8.2	Para el supervisor	51

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Datos de los contratistas evaluados.	6
Tabla 2 –	Datos asociados a la Firma Interventora	7
Tabla 3 –	Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	7
Tabla 5 –	Alcance analizado de las funciones del supervisor	7
Tabla 6 –	Alcance analizado de las obligaciones del interventor	9
Tabla 7-	Antecedentes informes Contraloría General de la República	14
Tabla 8 -	Antecedentes actuaciones otras instancias de control	14
Tabla 9.	Temas programados de auditoría.....	15
Tabla 9 –	Alcance de Obras.....	17
Tabla 10 –	Descripción de tramos	17
Tabla 10 –	Programa de Obras	18
Tabla 17 –	Relación de Observaciones y su avance.....	37
Tabla 18.	Resultados de calificación MED de febrero de 2014	41
Tabla 19.	Resultados de calificación MED de agosto de 2014.....	42

ÍNDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS

Ilustración 1.	Mapa General del Proyecto	34
Ilustración 2.	Impresión Digital SIANI	36
Ilustración 3.	Gráfico de evaluación octubre 2014.....	42

INTRODUCCIÓN

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

Es innegable que la Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI) el cual fue aprobado en sesión del comité coordinador de control interno del 9 de diciembre de 2013. Así mismo la auditoría fue dada a conocer mediante memorando interno de septiembre 26 de 2014, radicado ANI N° 20141020088563, en donde se relacionó la concesión a auditar.

1 OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado Plan de Acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo de la interventoría del proyecto viene realizando desde la celebración de su contrato en el año 2012, se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la interventoría y de la supervisión del proyecto carretero Ruta del Sol Sector III y cuyos resultados se dan a conocer en el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría en el tramo vial del proyecto carretero en mención, realizada los días 22, 23 y 24 de octubre de 2014. Para la presente auditoría se designó al Ingeniero Javier León Herazo.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio El Sol es valioso en la presente auditoría, en vista de que ya le había sido practicada auditoría el pasado mes de febrero de 2014 lo cual permite analizar patrones de eventual mejoramiento. Adicionalmente se aplicó la metodología de evaluación mediante la Matriz de Evaluación del Desempeño MED, y de la cual se mostrarán sus resultados en el desarrollo del presente documento.

2 ALCANCE.

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

2.1 Componentes analizados

En el presente informe se exhiben los resultados de la evaluación del componente administrativo, técnico, jurídico, ambiental, social, predial y de aforo y recaudo.

Adicionalmente, en el presente informe se exponen los resultados de la evaluación de la mejora presentada en la Matriz de Evaluación de Desempeño, con respecto a la auditoría realizada en septiembre de 2013, aplicando para ello los diferentes criterios y metodologías que ha venido estructurando la Oficina de Control Interno en virtud de dicha matriz; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe.

2.2 Información de contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Otorgamiento al Concesionario de una concesión para que realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación y mejoramiento, la preparación de los estudios definitivos, la gestión predial, social y ambiental, la obtención y/o modificación de licencias ambientales, la financiación, la operación y el mantenimiento de las obras en el Sector comprendido entre San Roque - Ye de Ciénaga y Carmen de Bolívar - Valledupar, denominado Sector 3 del Proyecto Vial Ruta del Sol.	No 007 de 2010	Yuma Concesionaria S.A.
SUPERVISOR	Funcionario Agencia Nacional de Infraestructura.	Planta	Luis Antonio Rodríguez
INTERVENTOR	Interventoría integral del Contrato de concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, jurídica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, operativa y de mantenimiento del contrato de concesión No. 007 de 2010	057 de Febrero 24 de 2012	Consortio El Sol

Tabla 2 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Representante Legal	Alejandro Restrepo
Valor inicial del Contrato	\$ 51.373.922.797
Tiempo	98 meses 4 días
Fecha de Inicio del Contrato	13 abril de 2012

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Restrepo y Uribe S.A.S	40%
Arredondo Madrid Ingenieros Civiles AIM	40%
TEA LTDA Consultorías	20%
TOTAL	100%

2.3 Obligaciones generales del supervisor:

Según las funciones del cargo de planta Experto G3 – 8, que ostenta el Ing. Luis Antonio Rodriguez, quien figura como supervisor del contrato de concesión en mención, esencialmente se orientan a obligaciones de asesoría técnica en las actividades necesarias para supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de los contratos de concesión, en especial para el modo carretero y sus interventorías. Dichas funciones se describen específicamente a continuación²:

Tabla 4 – Alcance analizado de las funciones del supervisor

OBLIGACIÓN
1) Evaluar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada que le sean asignados del modo carretero, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 2).
2) Evaluar y hacer seguimiento a las interventorías de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero que le sean asignados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 3).
3) Evaluar la calidad, veracidad y consistencia de los datos contenidos en los sistemas de información de las concesiones y demás formas de asociación público privadas del modo carretero que le sean asignados, con el fin de generar las alarmas necesarias en la gestión contractual del área (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 4).
4) Estudiar las modificaciones pertinentes a los proyectos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero que le sean asignados, de acuerdo con los análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera realizados en el área. (IV. Funciones

² Resolución 576 de junio 2013 por la cual se deroga la resolución 475 de 2012 y se adopta el Manual Especifico de Funciones y Competencias laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura

esenciales G3-08. Ítem 5).

- 5) Verificar desde el punto de vista técnico el control del pago de los aportes estatales y la garantía por ingresos mínimos y coberturas financieras existentes a cargo del estado, y verificar los ingresos reales esperados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 6).
- 6) Estudiar y dar su concepto técnico sobre los procesos de reversión de las concesiones del modo carretero, de acuerdo con las normas vigentes. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 7).
- 7) Conceptuar desde el punto de vista técnico sobre los procesos de imposición de multas y demás sanciones establecidas en caso de incumplimiento por parte de los concesionarios de acuerdo con las normas y cláusulas contractuales (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 8).
- 8) Realizar la gestión de coordinación interinstitucional requerida entre la interventoría, autoridades territoriales pertinentes y el concesionario que tengan injerencia en los proyectos del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 9).
- 9) Realizar seguimiento al vencimiento de pólizas y garantías y verificar su adecuada constitución, actualización y renovación (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 11).
- 10) Verificar el cumplimiento por parte de los concesionarios de la construcción, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento, preservación y sostenimiento de los tramos concesionados de acuerdo con lo establecido en las cláusulas contractuales. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 12).
- 11) Verificar la aplicación por parte de los concesionarios de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 13).
- 12) Ejecutar el programa de visitas con el fin de verificar el avance de las actividades del plan de obras e inversión de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 15).
- 13) Participar en asuntos relacionados con los procesos transversales de la Agencia de acuerdo con el ámbito de su competencia y según los acuerdos de servicio establecido. (IV. Funciones esenciales G3-08. Ítem 17).

2.4 Obligaciones del interventor:

Para este punto es de importante mención, resaltar lo referido en la guía de interventoría y supervisión, adoptada mediante resolución N° 318 de junio 25 de 2009.

Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, se entiende como la supervisión y control ejercida por una persona natural o jurídica en representación de una autoridad o delegatario, cuyo propósito fundamental es vigilar y evaluar que durante el proceso de ejecución de un contrato se cumpla con

las condiciones y cláusulas pactadas en el contrato, sus anexos, los pliegos de condiciones, normas legales, técnicas, administrativas y financieras que lo regulen.

Debe, en consecuencia entenderse, que la interventoría se desarrolla bajo el contexto de un proceso sistémico de control, lo que implica que está conformado por una serie de acciones o mecanismos definidos para prevenir o reducir el impacto de los eventos que pongan en riesgo la adecuada ejecución de los procesos, requeridos para el logro de los objetivos y condiciones técnicas, administrativas, financieras y legales que se pactaron en el contrato objeto de su intervención. Por lo anterior la efectividad de la interventoría se puede medir de las acciones correctivas y/o preventivas que se desarrollen durante la ejecución de un contrato, las cuales deberán estar direccionadas a corregir las desviaciones y a prevenir o mitigar los impactos de los riesgos, todo ello para garantizar el pleno cumplimiento del objeto del contrato intervenido.

La lista de actividades y procesos mínimos de este grupo de actividades se describen a continuación:

Tabla 5 – Alcance analizado de las obligaciones del interventor³

OBLIGACION	
1)	Verificar que el Concesionario cumpla con todas las obligaciones a su cargo durante la etapa preoperativa, especialmente, durante la fase de preconstrucción del Contrato de Concesión, en lo relacionado con los diseños y estudios de detalle. (Ítem I – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
2)	Verificar que el Concesionario cumpla con todos los requisitos establecidos para financiar el Sector. (Ítem II – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
3)	Verificar que el Concesionario efectúe los aportes de capital al Patrimonio Autónomo, en los términos del Contrato de Concesión. (Ítem III – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
4)	Verificar que el Concesionario adelante correctamente el mantenimiento y la operación del Sector conforme a los lineamientos de operación y mantenimiento establecidos en el Contrato de Concesión durante la etapa preoperativa. (Ítem IV – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
5)	Verificar que las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento cumplan con lo señalado en el Apéndice Técnico del Contrato de Concesión, especialmente en cuanto a la calidad de las mismas. (Ítem V – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).

³ Se precisa: Art 44 ley 1474 de 2001: Faltas Gravísimas, Sujetos Disciplinables "... El presente régimen se aplica a los particulares que cumplan labores de interventoría o supervisión de Contratos estatales; también a quien ejerzan funciones públicas, de manera permanente o transitoria, en lo que tiene que ver con estas, y a quienes administren recursos públicos u oficiales.

- 6) Revisar la calidad y cantidad de las obras efectivamente realizadas y rechazar y exigir la corrección y el reemplazo en el caso de que no cumplan cualquiera de las especificaciones determinadas en el Contrato de Concesión, en sus Apéndices y anexos. (Ítem i – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa). (Ítem VI – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 7) El interventor tiene la obligación de informar oportunamente a la AGENCIA, sobre los posibles incumplimientos del Contrato de Concesión, ya sea parcial o total, de cualquiera de las obligaciones a cargo del Concesionario, la inobservancia de dicha obligación, implicará que el Interventor será solidariamente responsable con este de los perjuicios que se ocasionen con el incumplimiento por los daños que le sean imputables al Interventor. (Ítem VII – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 8) Vigilar y controlar que el Concesionario cumpla con las Obligaciones Ambientales y de Gestión Social, con la gestión predial y en general con los criterios y procedimientos de manejo y mitigación del impacto ambiental y social, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión, la Licencia Ambiental y en la Ley Aplicable. (Ítem VIII – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 9) Identificar los daños, afectaciones, etc., que se presenten en el Sector, que no hayan sido advertidos por el Concesionario y que estén incluidos dentro del alcance del objeto del Contrato de Concesión, comunicándole tal hecho por escrito al Concesionario y a la AGENCIA, y verificar que el tiempo de respuesta de éste para atender y ejecutar las labores necesarias, no exceda de los plazos previstos para tales efectos en el Contrato de Concesión. (Ítem X – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 10) Vigilar el cumplimiento de los plazos de las diferentes actividades a cargo del Concesionario, así como las vigencias, características y el valor de las garantías y pólizas de seguros otorgadas por éste, a fin de que se sujeten a lo pactado en el Contrato de Concesión. (Ítem XI – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 11) Verificar si han ocurrido hechos constitutivos de incumplimiento de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión y adelantar el procedimiento para derivar las consecuencias en él previstas. (Ítem XII – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 12) Realizar la medición de índices de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, sin perjuicio de la obligación de efectuar como mínimo las mediciones de los Indicadores de Estado establecidos en el numeral 5.2 tabla 3 del Anexo 9B del Pliego de Condiciones, con la regularidad requerida por el Contrato de Concesión No 007 de 2010, durante toda la ejecución del presente Contrato de Interventoría. (Ítem XIII – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).
- 13) Acompañar y apoyar a la AGENCIA cuando sea necesario imponer multas al Concesionario de conformidad con el procedimiento de imposición de multas señalado en el Contrato de Concesión. El acompañamiento y apoyo que debe realizar el Interventor comprende todas las actividades que sean requeridas por la AGENCIA para imponer las multas al Concesionario, en los términos del capítulo XI del Contrato de Concesión y demás capítulos y secciones que resulten aplicables al mencionado procedimiento. (Ítem XVI – contrato de interventoría obligaciones en etapa

preoperativa).

- 14) En general, verificar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario, previstas en el Contrato de Concesión y sus documentos integrantes relacionadas a la etapa preoperativa; y en caso de incumplimiento, la interventoría deberá analizar las causas, realizar los requerimientos y advertencias escritas a que haya lugar e informar a la AGENCIA, y adelantar o proponer las acciones correctivas del caso. (Ítem XXI – contrato de interventoría obligaciones en etapa preoperativa).

Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se detallan claramente en el contrato 057 de 2012, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, que dice:

“En virtud del presente contrato, el Interventor deberá efectuar una vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas del Contrato de Concesión, sus anexos y modificaciones y las que se encuentren estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos Contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, especialmente las Hojas de Datos que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su Propuesta”.

Adicionalmente en el Capítulo IX del mismo contrato, sección 9.21 se expresa:

“La terminación o extinción de este contrato por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos, incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías y responsabilidad.”

Vale la pena acotar que en términos de responsabilidad el Contrato de Interventoría 057 de 2012 en la sección 9.10 cita lo siguiente:

“En los términos de los Artículos 53 y 56 de la Ley 80 de 1993, y del Artículo 82 de la Ley 1474 de 2011, además de las sanciones penales a que hubiere lugar, el interventor será responsable frente a la AGENCIA civil, penal, disciplinaria y fiscalmente de los perjuicios originados por el deficiente desempeño de las actividades y obligaciones previstas en este Contrato de Interventoría, sin que ello exima al Concesionario de la responsabilidad que por el mismo concepto pueda corresponderle al ejecutar el Contrato de Concesión. En desarrollo de sus actividades, el Interventor responderá hasta por culpa leve, Adicionalmente, en virtud de lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley 734 de 2002, el Interventor será sujeto disciplinable y responderá por las faltas gravísimas allí descritas.”

3 METODOLOGÍA.

3.1 Metodología empleada

La metodología abordada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente empleada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. Para el efecto, se hizo necesario planear y ejecutar rigurosamente actividades acordes con el propósito de generar un documento de auditoría valioso para la Entidad y para el Estado, además de obtener un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la interventoría y la supervisión, que es uno de los objetivos estratégicos de nuestra dependencia.

Se resalta en éste punto la información allegada y que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; y que sumada al posterior recorrido físico, permite una visión integral del estado de la vía concesionada y del seguimiento que se realiza tanto por la firma interventora como por la supervisión asignada. El presente informe es producto de un procedimiento de auditoría celebrado bajo parámetros inexorables de verificación donde intervienen cada uno de los profesionales a cargo de las labores de seguimiento. Se consideraron los siguientes criterios:

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada mediante memorando interno. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Contratos e informes de interventoría y supervisión solicitados mediante memorando Interno.
- ✓ Análisis del cumplimiento de las obligaciones de interventores y supervisores de las concesiones por parte de la Oficina de Control Interno.
- ✓ Actas de comités técnicos.

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

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

Validación documental: Se procedió validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. Aunado a esto se solicitó información propia del seguimiento realizado en campo por parte de la interventoría, verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: Se efectuaron inspecciones dentro de la vía concesionada con el objeto de conocer el estado actual de la misma y a su vez comprobar el seguimiento reportado por el supervisor e interventoría en sus informes mensuales.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

3.2 Información relacionada y verificada

Solicitud de Información: Mediante memorando interno generado por la Oficina de Control Interno el día 26 de septiembre de 2014, radicado ANI N° 20141020088563, dirigido hacia el Vicepresidente y el supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:

- ✓ Ficha técnica del proyecto.
- ✓ Contrato de concesión y adiciones realizadas.
- ✓ Contrato y minuta del contrato de interventoría con todos sus anexos.
- ✓ Apéndice técnico.
- ✓ Propuesta económica de interventoría.
- ✓ Acta de inicio de interventoría.
- ✓ Últimos dos informes de supervisión.
- ✓ Personal y perfiles de interventoría aprobados por parte de la ANI.
- ✓ Último informe de interventoría.
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos.

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 210.⁴
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Oferta económica del consorcio auditado.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 1 y 2.
- ✓ Ley 842 de 2003 (por la cual se modifica la reglamentación del ejercicio de la ingeniería y de sus profesiones afines).
- ✓ Manual de señalización de dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y Ciclo rutas de Colombia- INVIAS. Resolución 4577 del 23 de septiembre de 2009
- ✓ Manual para la inspección visual de estructuras de drenaje.
- ✓ Manual para la inspección visual de obras de estabilización.
- ✓ Manual para la inspección visual de pavimentos flexibles.
- ✓ Resolución 318 de 2009– guía de interventoría y de supervisión de concesiones-INCO

⁴ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

- ✓ Especificaciones generales de construcción de carreteras- INVIAS.
- ✓ Guía de manejo ambiental de proyectos de infraestructura – subsector vial.
- ✓ Contrato de concesión.
- ✓ Oferta económica del consorcio auditado
- ✓ Contrato de interventoría.

5 VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO⁵; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Revisados los informes de la Contraloría General de la República y la matriz vigente del plan de mejoramiento institucional, se concluye que las acciones de mejoramiento que se encuentran en curso, cuentan con unidades de medida con corte máximo a 31 de diciembre de 2014. Es pertinente aclarar que la revisión de dichos hallazgos serán entregados en un documento adjunto a este informe.

Tabla 6- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	1	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	70%	Se cuenta con un hallazgo conjunto con la concesión vial de Santa Marta Riohacha Paraguachón.

Tabla 7 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica

⁵ Sistema de gestión documental interno

CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Producto de la evaluación de la MED efectuada en febrero de 2014 cuenta con 12 observaciones, las cuales serán verificadas en el ítem 6.7 del presente informe.	En ejecución

6 DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la auditoría

Se estableció conjuntamente con el supervisor del proyecto el viernes 17 de octubre de 2014, una programación detallada en orden cronológico enmarcada hacia el período de la visita, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente, así como el suministro del insumo documental que soportara el cumplimiento de las obligaciones del interventor. Concretamente, se relaciona a continuación el cronograma inicial para la auditoría del proyecto:

Tabla 8. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría	Día	Hora
Verificación tramo Y de Ciénaga - Bosconia	22 de octubre	8:40 a.m.
Verificación a la auditoría realizada a los sistemas de tráfico y recaudo.	22 de octubre	2:30 p. m.
Realización de MED	23 de octubre	8:00 a.m.
Verificación a la auditoría realizada a tramo Bosconia – Carmen de Bolívar	23 de octubre	3:30 p.m.
Verificación a recibo de hito por parte de firma interventora	24 de octubre	8:00 a.m.

Como inicio de auditoría se realizó recorrido por el corredor que dé Y de Ciénaga conduce a Bosconia, verificando observaciones dejadas en informes anteriores por parte de la Oficina de control Interno y las reportadas para el mes de septiembre por parte de la firma interventora.

Durante el recorrido de vía, se confrontó el seguimiento ejercido por el interventor dentro de sus informes mensuales en aspectos como mantenimiento y operación de aéreas de peaje, y los elementos o herramientas con los que cuenta la firma interventora para el adecuado recibo de un hito. En este sentido, fue de vital importancia contar con los siguientes insumos:

- Papeles de trabajo para revisión e inspección física de la infraestructura concesionada y recibo de un hito.
- Informe de verificación de los expertos y/o especialista de la firma interventora.
- Personal idóneo por parte de interventoría para revisar las estaciones de peaje y avance de obra.

Posterior a ello nos desplazamos hasta el Municipio de Bosconia, allí se dio a conocer el PGA⁶ exponiendo y dando claridad frente a las diversas labores de auditoría y los métodos de recolección de información. Asimismo, se requirió al personal del consorcio interventor, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando alguna documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

El Sector 3 hace parte del corredor que corresponde al Proyecto Vial Ruta del Sol, con una extensión total aproximada de 1,071 km cuyo propósito es mejorar la comunicación entre el interior del país y el Caribe central, transformando la red vial existente en una vía de doble calzada y buenas condiciones geométricas; el proyecto se compone de dos corredores viales: San Roque (Cesar) - la Ye de Ciénaga (Magdalena) y el Carmen de Bolívar (Bolívar) - Bosconia (Cesar) - Valledupar (Cesar).

Este corredor hace parte de la Ruta 45 y de la Ruta 80 de la Red Nacional de Vías de Colombia, tienen una extensión aproximada de 465 km, los cuales facilitarán la conexión mediante el modo carretero, del centro del país con la costa Caribe.

El proyecto se está diseñando para permitir una velocidad de 100 km/h en la totalidad del Corredor San Roque - Ye de Ciénaga y en parte del Corredor Valledupar - El Carmen de Bolívar. Lo anterior redundará en una reducción sustancial de los tiempos de recorrido.

La comisión realizada a la concesión vial Ruta del Sol Sector III, se realizó en compañía del supervisor del proyecto, el Ingeniero Luis Antonio Rodríguez y por parte de la Oficina de Control Interno, el Ing. Javier León Herazo, conjuntamente con todo el personal multidisciplinario de la firma interventora⁷.

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



⁶ Plan General de Auditoría.

⁷ Subdirector, y residentes de cada área.

Tabla 9 – Alcance de Obras

	Alcance inicial	Total Alcance
Construcción segunda calzada	465 Km	465 Km
Rehabilitación primera calzada existente	465 Km	465 Km

Tabla 10 – Descripción de tramos

TRAMO	Nº de RUTA	P.R. INICIO	P.R. FINAL	LONGITUD (Km)
San Roque – La Loma	4516	PR 00	PR 38	38
La Loma – Bosconia	4516	PR 38	PR 88	50
Bosconia – Inicio Variante Fundación				
<i>Bosconia – Río Ariguani</i>	4517	PR 00	PR 34	70
<i>Río Ariguani – Inicio Variante Fundación</i>	4518	PR 00	PR 36	
Variante Fundación – Ye de Ciénaga				
<i>Variante Fundación</i>	45MGB	PR 00	PR 08	61
<i>Fundación – Variante Ye de Ciénaga</i>	4518	PR 48	PR 98	
<i>Variante Ye de Ciénaga*</i>	45MG02	PR 00	PR 2+077	
Bosconia – Valledupar				
<i>Bosconia – Mariangola</i>	8003	PR 25.5	PR 68	91
<i>Mariangola – Valencia</i>	8003	PR 68	PR 94	
<i>Valencia - Valledupar</i>	8003	PR 94	PR 116.5	
Bosconia – El Carmen de Bolívar				
Bosconia – Pueblo Nuevo	8003	PR 26	PR 00	155
Pueblo Nuevo – Plato	8002	PR 88	PR 00	
Plato – El Carmen de Bolívar	8001	PR 41	PR 00	
TOTAL Aproximado				465

La Etapa Preoperativa, está compuesta por la Fase de Preconstrucción y la Fase de Construcción. Esta Etapa Preoperativa tiene una duración de Seis (6) años, al cabo de los cuales se deberá suscribir el Acta de Terminación de la Fase de Construcción.

La Etapa de Operación y Mantenimiento que iniciará el Día Hábil siguiente a la fecha de suscripción del Acta de Terminación de la Fase de Construcción y que tendrá una duración de hasta (19) años.

Es necesario precisar, que las obligaciones de Operación y Mantenimiento a cargo del Concesionario iniciarán respecto de cada Hito una vez se suscriba el Acta de Terminación del respectivo Hito, lo que no implicará el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, sino hasta

que se terminen las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento de todo el Sector. De la misma manera, el Concesionario tendrá la obligación de Operación y Mantenimiento desde la entrega del Sector conforme a lo señalado en el Apéndice Técnico, obligaciones que están destinadas a evitar el deterioro y a mantener la transitabilidad del Sector durante la ejecución del Contrato de Concesión.⁸

6.2.1 Verificación trayectos del proyecto:

Dentro del recorrido se pudo verificar el avance de algunos compromisos contractuales, de acuerdo al cronograma suministrado por la Vicepresidencia Ejecutiva, así:⁹

Tabla 11 – Programa de Obras

TRAMOS	Fecha Máxima de Inicio de Operaciones		Fecha Máxima de Inicio de Operaciones Otrosí N° 1	
Bosconia – Inicio Variante Fundación				
Mejoramiento	72 meses	31/05/2017	72 meses	31/05/2017
Vía nueva	48 meses	31/05/2017	72 meses	31/05/2017
Variante Fundación - Ye Ciénaga	72 meses	31/05/2017	72 meses	31/05/2017
Bosconia – Valledupar				
Mejoramiento	60 meses	05/05/2016	68 meses	27/05/2016
Vía Nueva	72 meses	21/05/2017	72 meses	31/05/2017
Bosconia – El Carmen de Bolívar				
Mejoramiento	48 meses	31/05/2015	55 meses	31/12/2015
Vía Nueva	72 meses	31/05/2017	60 meses	30/04/2016

A continuación se describe el seguimiento efectuado a los hitos que tenían fecha de vencimiento en 2013 y 2014, por ruta, así:

⁸ Pliego de Condiciones – Ruta del Sol

⁹ La fecha propuesta parte de un compromiso pactado entre la firma concesionaria y la Agencia Nacional de Infraestructura, más no es la fecha contractual, lo anterior debido a que todas estas obras ya se encuentran por fuera de lo estipulado en el contrato.

Bosconia Valledupar

Inicialmente se verificó cada uno de los pasos contractuales para el recibo por parte de la firma interventora del hito 25, el cual tenía como fecha de vencimiento el 15 de noviembre de 2013, según otrosí N°1:

- En marzo 13 de 2014, se entrega la memoria técnica a la firma interventora.
- El 20 de marzo de 2014, se informa al concesionario del no cumplimiento de lo descrito en el capítulo 8.08, 8.09 y 8.10 del contrato de concesión.
- A partir del 2 de abril de 2013, se aprueba la memoria por parte de la interventoría y empieza a correr el tiempo para la entrega del hito.
- Mediante radicado ANI N° 20144090216272 de mayo 9 de 2014, se remite a la ANI informe de terminación de Hito, dicho documento informa que la firma concesionaria no presenta cumplimiento en los siguientes ítems:
 - Índice de estado: la medición en ahuellamiento arrojó un resultado superior a 2.5, la medida de fisuras y grietas está en un rango de 0,02 cuando su valor es de cero, igual pasa con el estado del drenaje superficial el cual obtuvo una calificación del 3% y tiene que dar 0%.
 - Los requerimientos en relación a las obligaciones ambientales no se cumplieron: aspectos contractuales como son la instalación de árboles, y el paga.
 - Las obligaciones en el componente predial tampoco fueron satisfechas ya que aún falta por retirar una cerca en el 25+253.
- Se solicitó plazo de 60 días por parte del concesionario para las correcciones, plazo que venció el pasado 22 de julio de 2014.
- De acuerdo a la revisión realizada por esta oficina a los documentos asociados a la revisión y aprobación del hito por parte de la interventoría, se pudo constatar que no se realizaron todas las correcciones.
- El 25 de agosto de 2014, mediante Radicado ANI N° 20144090407852, se remitió a la ANI informe de verificación indicando procedencia de la cláusula N° 11.01 del contrato, referido a incumplimientos del contratista.
- La Vicepresidencia Ejecutiva mediante memorando interno N°20145000094513 de octubre 14 de 2014, remitió a defensa judicial para que se inicien los fines pertinentes.
- Se evidencia en la visita que el concesionario ha instalado defensas metálicas, y según lo expuesto por la interventoría se realizaron gestiones técnicas para garantizar cumplimiento en parámetros de medición del índice de estado, quedando pendiente ahuellamiento y empradización de taludes de corte.

Hitos con vencimiento en 2014, de acuerdo a otrosí N°1: hito 26 y 27 el 5 de julio de 2014, hito 29 el 25 de septiembre de 2014, hito 30 el 10 de mayo de 2014, hito 31 el primero de octubre de 2014, y el hito 32, tenía fecha programada para su entrega el 30 de agosto de 2014.

- Hito 26: Fecha de vencimiento: 5 de julio de 2014, porcentaje de avance: se encuentra pavimentada al 100%
 - Componente ambiental: falta terminar limpieza de tocones y empradización de taludes de corte.
 - No se ha presentado memoria técnica.
 - Se allegaron observaciones al concesionario mediante oficio N° 20144090426032 de agosto de 2014.

- Hito 27: Fecha de vencimiento: 5 de julio de 2014, porcentaje de avance: carpeta al 96.95%
 - Falta un segmento que se encuentra en espumado (450m)
 - Falta cumplimiento en requisitos ambientales, se debe empezar revisión en zona de control ambiental.
 - No se ha presentado memoria técnica.
 - Se remitieron observaciones al concesionario mediante oficio N° 20144090483712 de octubre 3 de 2014.
 - Se debe cumplir con requisitos en señalización.

- Hito 29: Fecha de vencimiento: 25 de septiembre de 2014, porcentaje de avance: carpeta al 100%
 - Pendiente actividades técnicas en los puentes Pesquera, Villa Rosa y Caballero.
 - Mediante oficio con radicado ANI N°2014409046702, se le recuerda la fecha de terminación del hito y se presentan observaciones en señalización, defensas metálicas y control ambiental.

- Hito 30: Fecha de vencimiento: 10 de mayo de 2014, el porcentaje de avance: carpeta 96.77%,
 - Faltan 250 mts. que se encuentran a nivel de espumado, pendiente, imprimación y carpeta asfáltica.
 - Componente Ambiental: Pendiente conformación zona de control ambiental.
 - Pendiente arreglos en puente Zamba Palo.
 - Se hicieron observaciones de cumplimiento al concesionario mediante oficio N°20144090167712 de 9 de abril de 2014.

- Hito 31: Fecha de vencimiento: 1 de octubre de 2014, porcentaje de avance: Carpeta 81.62%,
 - Se encuentra a nivel de espumado en un 90.26% de avance.
 - Pendiente el paso poblado por Valencia de Jesus.

- Hito 32: Carpeta 100%
 - Pendientes: Zona de control ambiental, demarcación horizontal y vertical, y conformación de cercas.

Este tramo conlleva la construcción de las variantes en Maria Angola y Aguas blancas, estas se encuentran en E.I.A. por consulta previa a comunidades indígenas.

Bosconia – Ye de Ciénaga:

Hito 16 (rehabilitación) Avance 10%

- Acta de inicio de 4 de agosto de 2014, debió comenzar el 2 de octubre de 2013 y finalizado el 31 de mayo de 2014.
- Se ha realizado tala (aprovechamiento forestal en 2km.)
- Se evidencia Incumplimiento a lo estipulado en la resolución 281 de 2013 en levantamiento de veda.
 - No se realizó identificación del zodme
 - Dentro el inventario presentado por el concesionario se observan inconsistencias.
 - Mediante oficio N°2014409039828 de agosto 20 de 2014 se requirió a la concesión sobre falencias presentadas en el hito. Es preciso señalar que aún no se ha obtenido respuesta por parte del concesionario señalando las medidas para mitigar las falencias, sin embargo aun así ya empezaron labores constructivas.
 - Se solicitó suspensión por parte de la firma interventora de la actividad de tala, lo cual deja suspendido el hito. Es necesario precisar que esta medida no detiene la construcción de obras hidráulicas, las cuales pueden ejecutarse de forma paralela a las actividades de tala.
 - Como gestión asociada al seguimiento propio de la firma interventora, mediante oficio N°20144090421152 de septiembre 2 de 2014, se remite oficio a la concesión formalizando la demora en el inicio del hito.

Bosconia - Bajo

- Hito 34 (Mejoramiento. y construcción).
 - Mejoramiento: terminaba agosto 21 de 2014 - Avance 32.38%
 - Se ejecuta la construcción de 4 puentes vehiculares.
 - Falta adquisición predial en 4000 mts.
 - Existen problemas de redes de servicios públicos en Bosconia.

- Como gestión asociada a la labor de la firma interventora, se requirió al concesionario mediante oficio N°20144090266542 de junio de 2014, conminándolo antes del vencimiento del hito. Asimismo se requirió una vez vencido mediante oficio N°20144090467012 de agosto 25 de 2014.
- Construcción: Termina 1 de diciembre de 2014 – Avance 37%
 - Se encuentra en ejecución la construcción del Puente sobre el rio Ariguani.
 - Falta adquisición predial en 4000 m
- Hito 35 (Mejoramiento. y construcción).
 - Mejoramiento: fecha de terminación: 27 de septiembre de 2013 – Avance:100%
 - El ahuellamiento no cumple, resultado entre 2.4 y 2.5 teniendo que dar 0¹⁰
 - Se debe presentar ante la Oficina de Control Interno el memorando dirigido a Defensa Judicial, para inicio de proceso sancionatorio.
 - Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario mediante oficio N° 20134090362412 de septiembre 10 de 2013, conminándolo antes del vencimiento del hito. Asimismo se requirió una vez vencido mediante oficio N° 20134090396072 de octubre 2 de 2013.
 - Construcción - fecha de terminación: octubre 14 de 2014 – Avance: 87%
 - Faltan 500 mts asociados al cumplimiento de tema predial. El predio 050 se compró en 2012 y el propietario dentro de la negociación quedó con el compromiso de correr la cerca, el señor trasladó la cerca de forma deficiente faltando 7m dentro de la franja para cumplir la distancia adquirida. Se inició la restitución, la cual se encuentra objetada.
 - Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario mediante oficio N°20134090362412 de septiembre 10 de 2013, conminándolo antes del vencimiento del hito. Mediante acta del 17 de octubre de 2014 se realiza la observación en comité, en relación a que este hito de acuerdo al cronograma de obras contractual ya venció. El concesionario informa que se encuentra realizando la demarcación horizontal.
- Hito 36 Construcción – fecha de terminación: 6 de junio del 2015 – Avance: 15%
 - Movimiento de tierras

¹⁰ Se pretende cambiar en primera instancia los niveles de ahuellamiento en el contrato de 0 a 5mm. De acuerdo a los argumentos expuestos por la firma interventora, esta es una recomendación del consorcio El Sol. Por otro lado se contempla modificar las especificaciones de las defensas metálicas, toda vez que el contrato especifica secciones mediante paralelos tubulares, y actualmente se utilizan en L. Como tercer ítem a modificar, se tiene la compensación forestal de 12000 árboles a la cual está obligado el concesionario, no obstante la corporación autónoma no ha definido donde ejecutarla.

- Avance en subbase
- Contempla la variante de Pueblo nuevo.

- Hito 37 Mejoramiento y construcción.
 - Mejoramiento – Fecha de terminación 6 de marzo de 2014. Avance: 80%
 - La primera capa ejecutada en mil metros, falta la segunda capa de asfalto.
 - Se requirió al concesionario por parte de la firma interventora en relación al incumplimiento mediante oficio N° 20134090396072 de octubre 2 de 2013.
 - Construcción: 12 de septiembre de 2014 – Avance: 68%
 - Se encuentra a nivel de base
 - Se cuenta con 400 m de carpeta.
 - Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario mediante oficio N°20144090336672 julio 17 de 2014, conminándolo antes del vencimiento del hito. Asimismo se requirió una vez vencido, mediante oficio N° 20144090442202 de septiembre 11. de 2014.

- Hito 40 Construcción. Fecha de terminación: 25 de noviembre de 2014 – Avance: 37%
 - Se cuenta con Subbase en 6500m aproximadamente.
 - Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario mediante oficio N° 20144090307372 julio 2 de 2014 antes del vencimiento recordando el bajo ritmo en sus labores constructivas.

Del Bajo a Carmen de Bolívar

- Hito 42 construcción - terminaba octubre 11 de 2014 - Avance 33%
 - Como avance a la fecha se cuenta con movimiento de tierras.
 - Se tiene Subbase en 3 Km aproximadamente.
 - Se colocó base en 1 km aproximadamente.
 - Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario mediante acta de comité 086 de octubre 3 de 2014 anunciando la proximidad de su vencimiento, y en el acta 087 de octubre 17 se informó la ocurrencia del mismo.

- Hito 43 Construcción
 - Construcción: terminaba octubre 11 de 2014 - Avance 33%
 - Como avance a la fecha se cuenta con movimiento de tierras.
 - Se tiene Subbase granular en 3Km aproximadamente

- Se cuenta con 500 m aproximados de base.
- Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario mediante acta de comité 086 de octubre 3 de 2014 anunciando la proximidad de su vencimiento, y en el acta 087 de octubre 17 se informó la ocurrencia del mismo. Es necesario puntualizar, que después de verificar varias actas de comité de seguimiento se pudo identificar que varias de ellas son exactas en su contenido.
- Hito 45 Mejoramiento: Termina 15 de julio de 2014 – Avance 53%
 - Se lleva a nivel de pavimento en 2km
 - Se presenta a nivel de espumado en 1 km aproximadamente.
 - Como gestión asociada a la firma interventora, se requirió al concesionario antes de su vencimiento mediante oficio N° 20144090224822 de mayo 15 de 2014. Mediante acta 87 se relaciona vencimiento del hito.
- Hito 46 Mejoramiento: Termina 18 de septiembre de 2014 – Avance 55%
 - Se lleva a nivel de pavimento en 4 km
 - Se presenta a nivel de espumado en 2 Km
 - Se requirió al concesionario antes de su vencimiento mediante oficio N°20144090351242 de julio 24 de 2014, y mediante acta N° 87 de octubre 17 de 2014 se formalizó que se encontraba vencido.
- Hito 47 Mejoramiento: Termina 22 de octubre de 2014 – Avance 24%
 - Se cuenta a nivel de subbase en 2km
 - Se requirió al concesionario sobre el atraso presentado mediante acta 074 de abril de 2014. La interventoría no cuenta con el acta que evidencie seguimiento al hito una vez vencido.

Bosconia – San Roque

- Hito 9 Mejoramiento – Construcción.
 - Mejoramiento – fecha terminación 31 de octubre de 2013. Avance 96%
 - Pendiente paso urbano por Loma Colorada en una longitud de 600m, se tiene pendiente el predio identificado como 0138, el cual reporta 12 mejoratarios; se inició negociación directa con cada uno de ellos no logrando un acuerdo. Al momento de la auditoria se constató inició de proceso de expropiación y notificación al propietario.

- Se requirió al concesionario mediante oficio N°20144090058272 de febrero de 2014 posterior a su vencimiento.
- En este hito se hizo levantamiento de 9 km de carpeta por mal diseño de la mezcla.
- Construcción 9A– fecha terminación 30 de junio de 2014 – Avance 22%
 - Se lleva un avance en instalación de base en 1,56 km
 - Se presenta un avance métrico en carpeta de 0.75 km
 - Problemas prediales en la propiedad identificada como 289 por interferencia de 329 m que obedece a mejoratarios en el predio. Es preciso aclarar que el predio mide 1640 m en su totalidad. Se reconoció inicialmente un propietario, más en los últimos 6 meses se incluyeron otros mejoratarios lo cual dificulta la labor.
- Hito 8 Mejoramiento – Construcción
 - Mejoramiento – Fecha terminación 31 de octubre de 2013. Avance 96%
 - Pendiente un tramo en Loma Linda por carpeta de rodadura en 600m.
 - Se requirió al concesionario antes de su vencimiento mediante comunicado N°20134090241042 de 21 de agosto de 2013, y posterior a la fecha de culminación mediante oficio N° 02144090103982 de marzo 3 de 2014.
 - Construcción – Fecha de terminación: 30 de agosto de 2014 – Avance: 39%
 - A la fecha se lleva acumulado 5.3 Km de base
 - Se cuenta con la instalación en carpeta de 2.6 km
 - Se presentan dificultades prediales en 1362 km, más específicamente en los predios N° 87 y 88, ya que los propietarios de dichos inmuebles no aceptaron la oferta de compra. Dicha situación se informó en septiembre de 2014 a la Gerencia de Defensa Judicial para que empezara los trámites de expropiación. Se deben subsanar todas las observaciones. De acuerdo a la revisión efectuada por la Oficina de control Interno con relación a los tiempos establecidos dentro del proceso predial, se identificó atraso en el tema.
 - No se presentaron gestiones de la interventoría en requerir al concesionario antes del vencimiento del hito, y después del término establecido en el otrosí N°1.
- hito 7 Mejoramiento – Construcción
 - Mejoramiento – fecha terminación 31 de enero de 2014. Avance 88%



- Pendientes 350 m de todo el mejoramiento por invasión de pimpineros (comerciantes ilegales de combustible), los cuales no permiten la ejecución de las obras.
- Cuenta con una variante la cual tiene una longitud de 3km y se encuentra en EIA.
- Por parte de la firma interventora se requirió al concesionario previo a su vencimiento mediante oficio N° 20144090031802 de enero 24 de 2014 y posterior a la fecha contractual mediante oficio N°02144090103982 de marzo 3 de 2014.
- Construcción – Fecha de terminación: 30 de agosto de 2014 – Avance: 20%
 - Presenta un avance en sub-base de 560 m
 - Presenta avance en colocación de carpeta en 2.6 km
 - Se presentan adelantos en terraplén de 5.6 km
 - Se cuenta con interferencias prediales en 2 propiedades; el predio identificado como N°516 (expropiación), el N°196 (en observaciones de adquisición desde el 9 de septiembre), ambos predios suman 2274m.
- Hito 6 - Mejoramiento
 - Mejoramiento – Fecha terminación 30 de agosto de 2014. Avance 43%
 - Avance en carpeta de nivelación en 9.2 km
 - Se presenta instalación de carpeta de rodadura en 4.5 Km
 - Se requirió al concesionario antes de su vencimiento mediante oficio N°20144090103982 de marzo 3 de 2014, y después de dicho evento con oficio N°20144090477792 de 30 de septiembre de 2014.
- Hito 5B - Mejoramiento en 5Km
 - Mejoramiento – Fecha terminación 7 de mayo de 2014. Avance 10%
 - Avance en carpeta de nivelación en 1.5 km
 - Pendiente predio N° 193 el cual ya cuenta con avalúo, y el predio N°790 donde se tiene estudio de título; ambos predios suman 1292 m.
 - Se requirió al concesionario antes de su vencimiento mediante oficio N° 20144090031762 de enero 24 2014 y posterior al mismo mediante oficio N° 02144090103982 de junio 3 de 2014.
- Hito 3 Mejoramiento en 14 km
 - Mejoramiento – fecha terminación 30 de mayo de 2014. Avance 41%
 - Instalación de carpeta de nivelación en 8 km
 - Avance en base granular en 2km

- Se presentan observaciones por parte de la firma interventora en 4 km donde existen problemas en la estructura.
- Se evidencian predios que no tienen acta de entrega (009, 107, 119 y 1126) estos suman 3347m, es preciso aclarar que por lo pronto es posible trabajar en derecho de vía.
- Se requirió al concesionario antes de su vencimiento con oficio N°20144090104022 de febrero 2014, y posterior al mismo mediante oficio N° 20144090477792 de 30 de septiembre de 2014.

6.2.2 Verificación de peaje Tucurinca

Durante la ejecución de la auditoría se realizó verificación al seguimiento de la estación de peaje de Tucurinca, donde se practicó una auditoría a las condiciones de sistemas de información y sistemas necesarios para garantizar el resguardo de la información y control de aplicativos necesarios para garantizar un recaudo íntegro.

A continuación se describen los puntos de verificación efectuados a los controles implementados para el adecuado seguimiento a la seguridad lógica de la estación de peaje:

Se realizaron conjuntamente con la firma interventora revisiones al software aplicado, transiciones en tiquetes, control de cambios para control en aplicativos, licenciamiento de equipos, backups, fuentes de energía de respaldo, cableado estructural, ente otros.

Es pertinente indicar, que la sincronía de los sistemas asociados a la seguridad lógica en la base de datos del control de recaudo, se efectúa de forma semanal y mensual, con los backup del concesionario en formato (.dmp); se analizó por parte de la Oficina de Control Interno que la firma interventora verifica el tamaño del archivo, y también que dentro del reporte mensual se encuentre inmerso el semanal y dentro del semanal el diario, asegurando de esta forma la cadena de método en la información reportada.

Dentro de la verificación a los antivirus se verificó la licencia de AVG y de desktops, encontrando que para 9 computadores la licencia venció en agosto 1 de 2014 y no se evidenciaba renovación; se recomienda requerir al concesionario para que aporte el nuevo certificado.

Revisados los controles efectuados por parte de la firma interventora, y de acuerdo a la norma ISO 27001 (Sistema de gestión de la seguridad de la información) se puede deducir:

- Se verifica dentro de la auditoría que la firma interventora cuenta con herramientas para verificar detección del antivirus al ingresar cualquier sistema externo de captación de información.
- Se comprueba sincronización de equipos.

- Se realiza confirmación de usuarios habilitados, comparándola con la asistencia del día.
- Se ingresa al aplicativo llamado "Vial", donde se observa restricción de los accesos por permiso otorgado a cada usuario; dicha comprobación es transversalizada con el arqueo por turno.
- Se verificó documento de políticas de seguridad de la estación de peaje encontrando que este documento está inmerso en el manual del usuario.
- Se constató que el cambio de contraseñas por caducidad en tiempo de habitación en el sistema es solicitada por el equipo cada 30 días, cumpliendo así los preceptos de política de contraseña segura.
- Se efectúa la verificación de video en cada carril mediante visor de Windows, dando como resultado una interface apta para revalidar las cámaras de los carriles.
- Para verificación del control de tránsito, la firma interventora cuenta con el formato de fallas al sistema o "apagado" denominado C991; si el equipo de control se apaga se debe soportar la novedad, y presentar la justificación técnica que aclare la inconsistencia y active un plan de contingencia. Dentro de la fase auditora se verificó el apagado de equipos del 9 de octubre de 2014, evento que no se encontraba debidamente soportado. La razón expuesta por parte del jefe de peajes es que esta falla se presentó en el servidor de backup en un momento donde no se contaba con un técnico disponible.
- Se constató la existencia de usuarios con autorizaciones, dependiendo el cargo (esta revisión se realizó con la jefe de peajes y con el auditor de la firma interventora).
- Se midió la disponibilidad de cámaras para poder soportar las discrepancias con el cobro respectivo, dado como resultado una disposición de periféricos viales acordes a las necesidades actuales.
- Se verificó el mantenimiento preventivo y correctivo; lo anterior comprobado mediante la inspección del reporte de mantenimientos realizados versus los programados. Se recomienda solicitar copia de mantenimientos efectuados por la concesión y así obtener trazabilidad de los equipos.
- Se verificaron las formaciones realizadas en el periodo mediante revisión de carpeta de capacitaciones de la concesión. Dentro de la verificación de este ítem se resalta una capacitación del 30 de septiembre, cuyo tema se puntualizaba en la excelencia en el servicio.
- Se revisó seguridad física en: instalaciones, personal, dinero, claves, extintores, rango en las cámaras, mobiliario, cajas de seguridad con sello, área sensorial pintada de amarillo, contrastándolo con lo dispuesto en el manual de operaciones.
- Se comprobó el perfil del personal de la caseta de acuerdo al manual de operaciones, hallando que en el momento de la auditoría se encontraba 1 jefe de peaje, 1 supervisor, 4 recolectoras, 1 técnico de estación, 1 auxiliar de servicios generales y 1 vigilante; lo anterior conforme a lo citado en el manual.



- Se revisó la programación de turnos aprobada y publicada en la cartelera de la caseta de la estación, cotejándola con la asistencia reportada en los libros de registro. Lo anterior se formalizó verificando los turnos de 2p.m. a 10 p.m. en dos carriles del día 22 de octubre, arrojando como resultado que todos eran acordes.
- Dentro del informe de auditoría se incluye la verificación de la delegación del recaudo, denotando que la estación se encuentra operada por parte de seguridad, este mismo operador cuenta con el recaudo de las estaciones de peaje de Ruta del Sol sector 2; lo que a nuestro juicio agilizará la unificación de sistemas cuando se tenga un solo corredor vial.
- Se verificó el contrato con la empresa delegada para el recaudo, específicamente el software de seguridad "Vial", el open office, y la licencia para el sistema operativo Windows.
- Se realizó prueba de instalación de free-software en un equipo de la estación, no permitiendo la instalación del programa.
- Al colocar una memoria USB en el equipo donde se estaba realizando la auditoría en la estación de peaje, fue posible copiar información del ordenador y descargar archivos, para esta oficina en pertinente que se restrinja dicho flujo de información.
- Se evidenció que se puede ingresar al correo electrónico desde los equipos; dentro de los preceptos y/o indicaciones recomendadas para una política informática robusta, y asimismo para la funcionalidad de un equipo con estas características (control de una estación de peaje) se debe restringir dicha función a uso exclusivo de ciertos usuarios.
- Se cotejaron las transacciones reportadas en un turno versus los errores registrados (mediante el data capture); los anterior mediante la confrontación de los vehículos reportados contra sus transacciones.
- Se revisaron las discrepancias reportadas en un turno, confrontando el registro fílmico contra lo reportado en el formato establecido para ello. Como resultado de dicho ejercicio se pudo deducir que al momento de la auditoría aún no se habían conciliado todas las inconsistencias. Dentro de las discrepancias revisadas se destaca la acontecida a las 7:57 a.m. del turno matutino N°1, donde se detectó un vehículo categoría 4 el cual fue digitado por parte de la operadora de la caseta como un vehículo categoría 3; dicho automotor fue referenciado con el N° tiquete 85037 y aunque se costó como categoría tercera, el usuario pagó por los dos ejes adicionales.

En este punto es preciso recordar que en comunicación del 20 de marzo de 2014, con radicado ANI N° 2014-409-014877-2, la interventoría solicitó a la firma concesionaria la actualización de software en todas las estaciones y un nuevo esquema de conciliación. En el mismo sentido la Interventoría con radicado ANI N° 2014-409-037252-2 de 04 de agosto de 2014 reitera la solicitud de cronograma de instalación y configuración de aplicativos y/o hardware que será replicado en las estaciones de peaje del sector. En comunicación enviada por YUMA Radicado RS4780 envían cronograma de instalación y configuración con la matriz de conciliación prevista para la implementación.

6.2.3 Basculas dinámicas

Como compromiso contractual pendiente de cumplimiento, la concesión Santa Marta Riohacha Paraguachón no puso al servicio 4 básculas dinámicas dentro de las estaciones de peaje del Copey y Tucurinca, en el momento de la entrega del tramo a la concesión ruta del Sol sector III.

Como avances obtenidos desde la última visita realizada por la Oficina de control Interno en febrero de 2014, la interventoría señala los siguientes acontecimientos:

- ✓ Mediante oficio ANI No. 2014-305-001988-1 del 05 de febrero del 2014 remitido por la Agencia, se conmina al Concesionario Santa Marta - Paraguachón para que un plazo de 15 días coordine con Yuma Concesionaria e informen las actividades a ejecutar y su cronograma orientado a calibrar y dejar en correcta operación las basculas dinámicas en el lugar definitivo que Yuma Concesionaria indique, dentro del corredor de Bosconia - Ye de Ciénaga o en su ubicación actual.
- ✓ El 9 Junio de 2014 en Comunicación GCONS-626-14 radicado ANI 2014-409-027268-2 la Concesión Santa Marta Paraguachón envió a YUMA Concesionaria, el Cronograma y Procedimiento de instalación de las básculas Dinámicas en las estaciones de El Copey y Tucurinca.
- ✓ La Concesión Santa Marta - Paraguachón siguiendo el cronograma de instalación, empezó la adecuación de la infraestructura que soporta las básculas dinámicas en las estaciones de peaje Tucurinca y El Copey.
- ✓ Como gestión de seguimiento asociada a la firma interventora, mediante comunicaciones C.991/RS2567/14/7.3.4 del 31 de julio de 2014 y C.991/RS2661/14/7.3.4 del 28 de agosto de 2014, el consorcio El Sol realizo seguimiento y verificación de los trabajos realizados por la Concesión Santa Marta Paraguachón.
- ✓ La Agencia Nacional de Infraestructura ANI en comunicación 2014-500-017303-1 del 11 de septiembre de 2014 (RS5048) solicitó a la Interventoría emitir concepto a la luz del Contrato de Concesión, sobre la posición planteada por el Concesionario YUMA en comunicación YC-CRT-20026 del 1 de septiembre de 2014 de no mantener y operar las basculas por no estar dentro de sus obligaciones contractuales, ya que estas solo contemplan la instalación de nuevos equipos en las estaciones de pesaje proyectadas.
- ✓ En comunicación C.991/RS2783/12/7.3 del 24 de septiembre de 2014 la Interventoría emitió Concepto en el sentido de que las basculas dinámicas instaladas en las estaciones de peaje Tucurinca y El Copey, no hacen parte de los equipos de control de tránsito, ni cumplen ningún tipo de función en la operación de recaudo que se adelanta en las estaciones de peaje en cumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario. Según concepto de la Interventoría: *el Concesionario está obligado a mantener todos los equipos de la Concesión, incluyendo las básculas dinámicas y entregarlos en condiciones óptimas de operación al momento de la reversión. Sin embargo, mientras los equipos estén*

bajo el cuidado de YUMA Concesionaria, estará obligada a mantenerlos y entregarlos en condiciones de funcionalidad al momento de la reversión y durante 5 años más.

De acuerdo a lo observado en la visita, en las estaciones de peaje del Copey y de Tucurinca, se cuenta con 4 básculas dinámicas que según lo expuesto por parte de la firma interventora, no son compatibles con el sistema operativo de las estaciones de peaje; esto ocasiona que el software que maneja el equipo de pesaje sea independiente y necesite, por las propias características del mismo, un operador exclusivo para su puesta en servicio. Como ya se indicó, el concepto emitido por la interventoría consorcio El Sol expone que la concesión debe realizar el mantenimiento de estos equipos hasta que se realice la adecuación de las nuevas estaciones de peaje en el proyecto, mas no tiene la obligación contractual de operarlas.

Para esta Oficina Asesora, genera preocupación el funcionamiento de dicha infraestructura una vez sea entregada por parte de la concesión Santa Marta- Riohacha - Paraguachón y que esta no sea compatible con la tecnología implementada por la concesión Ruta del Sol sector III; esto ocasionaría tener instaladas y en constante mantenimiento (obligación contractual de Yuma) unas básculas que no operen ni presenten ningún tipo de funcionalidad asociada a su deber contractual.

Esta acción implicaría una conducta asociada a un posible detrimento patrimonial; lo anterior, debido a lo que ya se mencionó sobre la instalación y puesta al servicio de unas básculas destinadas a permanecer en una estación de peaje sin ser operadas.

6.2.4 Verificación de recibo de hito por parte de Interventoría

En desarrollo de la visita se revisaron los procedimientos, formatos y personal que intervienen en el recibo de un hito, una vez se entrega por parte del concesionario la memoria técnica del mismo a la firma interventora.¹¹

Para ello nos desplazamos al hito 32 ubicado en la ruta que de Bosconia conduce a Valledupar, en compañía de todos los profesionales de las áreas que intervienen en el recibo de un hito: predial, ambiental, social y técnico; verificando con cada profesional los aspectos tenidos en cuenta por cada dependencia en la aceptación de cada ítem para el concesionario.

Para la verificación de los Hitos se utiliza por parte de la interventoría el formato C.991-085 "Control Recibo de Hitos" en donde por medio de listas de chequeo se verifican las especificaciones que debe cumplir el concesionario. Una vez analizado el procedimiento se puede deducir que por cada área se realiza seguimiento en términos generales a los siguientes aspectos:

¹¹ Esta memoria técnica deberá contener lo relacionado en la SECCION 8.07 del Contrato de concesión.

1. Técnica – Operativa
 - Disponibilidad de obras
 - Entrega de memoria técnica
 - Medición de parámetros asociados al índice de estado
2. Ambiental
 - Permisos ambientales
 - Licencias ambientales
 - PAGA
3. Social
 - PAGA
4. Predial
 - Predios totalmente ofertados
 - Cercas
 - Invasiones al derecho de vía

Para la verificación de la ejecución en campo de los procedimientos que implementa la firma interventora para el recibo del hito, y teniendo a disposición las memorias técnicas suministradas por la concesión, fue indispensable evaluar cada uno de los aspectos referidos en el contrato mediante listas de chequeo. Para el ejercicio, nos desplazamos al hito 32 el cual se encuentra ubicado en la ruta que de Bosconia comunica a Valledupar más exactamente del PR 97 al PR 107.

Esta verificación se llevó a cabo con el diligenciamiento de los papeles de trabajo realizados por la Oficina de Control Interno sobre cada una de a las especificaciones que debe tener en cuenta la firma interventora en los aspectos ya mencionados, obviamente considerando las características propias de cada contrato, desde la gestión constructiva hasta la verificación de requisitos que brindan seguridad y confort a los usuarios.

En primer lugar, se procedió a auditar a los garantes de tipo técnico asociados al tramo, allí se evidenció control sobre la ejecución de obra mediante formatos de seguimiento de avance porcentual de obra registrado en los informes. Adicionalmente se incluían gráficos de avance de obra y registro del cumplimiento constructivo con mediciones porcentuales de toda la estructura que conforma un pavimento con niveles granulares, articulándolo con el tiempo transcurrido y el plazo estipulado en el contrato y finalmente contrastándolo con la inversión efectuada.

Se acreditó dentro de la visita en terreno, que la persona encargada de recibir el hito verifica adecuadamente:

- Ampliación de la sección transversal.
- Ampliación y rehabilitación de estructuras, en el contrato se especifica que si las secciones de un puente tienen menos de 9m se debe ampliar.



- Ampliación y rehabilitación de obras de drenaje (Alcantarillas, se verifica que la tubería instalada corresponda a 36 pulgadas en adelante, se verifica aletas y cabezotes)
- Medición del Índice de Estado (se realiza la medición de parámetros asociados al índice de estado donde se plasman los resultados generales de cada uno de los indicadores establecidos en el contrato y se consolidan en el formato C.991-032).
- Manejo de taludes
- Ordenación y concentración de los accesos en ambas márgenes (se presenta observación en cuanto accesos a algunas fincas de forma perpendicular a la vía sin cumplimiento de requisitos).
- Instalación de señalización vertical y horizontal (dentro de la visita en el hito se identificó que dentro de la demarcación horizontal la única línea que cumple hoy es la de 2.5m costado izquierdo, las otras líneas son provisionales, se realizó verificación de capta faros.)
- Instalación de tachas de acuerdo a lo establecido en el manual de señalización del INVIAS. (las tachas centrales son amarillas)
- Defensas metálicas de acuerdo a NTC 3355 (Vigas en lamina de acero acanaladas para defensas viales), especificaciones técnicas del INVIAS artículo 730-07 (detalla que la forma de la defensa será curvada del tipo doble onda y dimensiones de acuerdo a AASHTO M-180)
- Verificación de derecho de vía.
- Instalación de postes kilométricos.
- Paraderos.
- CCO – Áreas de servicio.

Dentro del seguimiento de recibo del hito, no se indicó por parte de ingeniero responsable:

- Iluminación del hito
- Incluir como buena practica en lista de chequeo cumplimiento de ensayos.

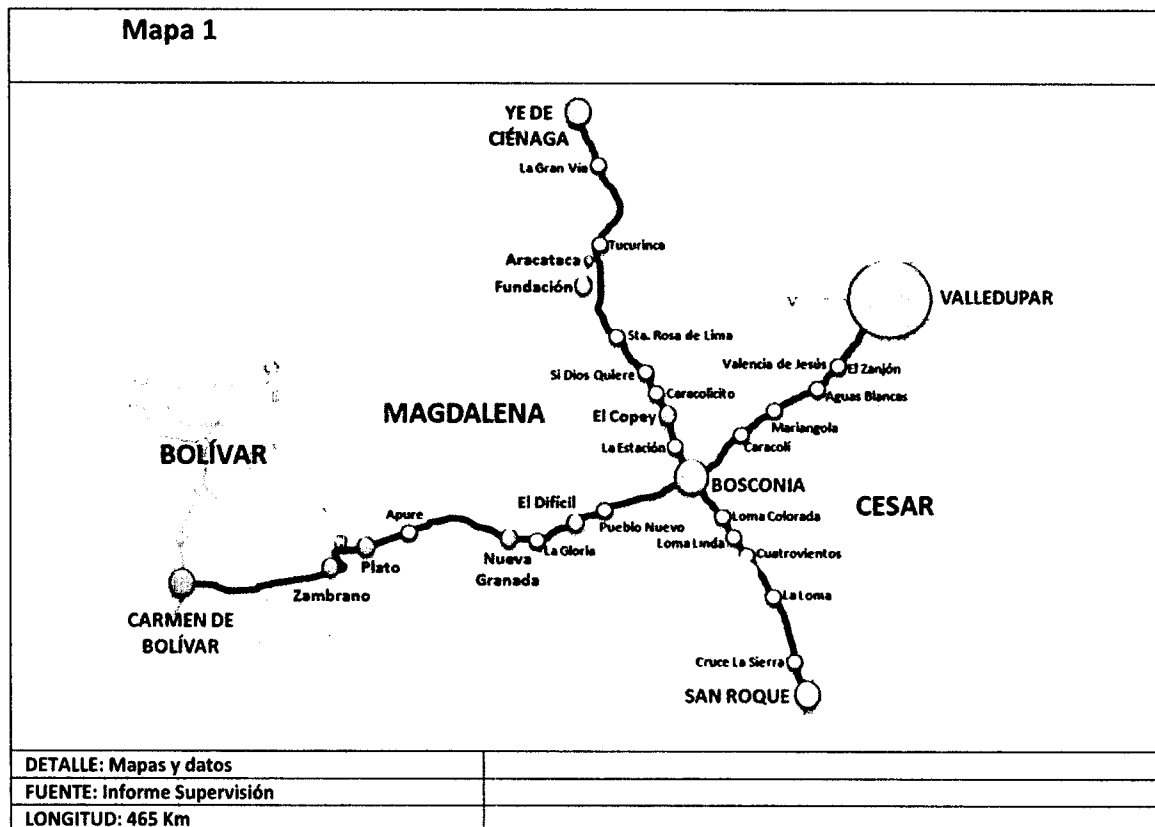
En segundo lugar, se verificó el componente ambiental. Para el recibo del hito se corrobora por parte de la firma interventora el cumplimiento de la concesión con respecto al levantamiento de vedas, plántulas, aprovechamiento forestal, talas y retiro de tocones (los cuales se dejan a 30 cm de alto, y deben ser retirados mas no secados), verificación de retiro de escombros en zona de retiro, control de empozamientos de aguas para la eliminación de vectores y circulación de agua (obras hidráulicas libres de obstaculización de residuos vegetales y de basuras producto de frente de obra).

Por otro lado, se realizó la confirmación de las licencias y permisos (ocupación de cauces, aprovechamiento forestal, vertimientos, concesión de aguas, de disposición final de sobrantes, explotación de materiales, cierres temporales de vías). Como conclusión de dicha revisión se destaca el adecuado seguimiento a todo tipo de autorizaciones que deben ser impartidas por parte de las autoridades ambientales competentes.

Asimismo, se verificó el seguimiento al cumplimiento documental que debe llevar el concesionario sobre el informe de cierre al paga (biótico y abiótico), se revisó el control que efectúa la interventoría a la vigencia de permisos ambientales, capacitaciones, aplicación de indicadores e implementación de medidas de manejo ambiental y permisos de vedas. Otro factor importante en este ítem es la verificación del cumplimiento en relación al aprovechamiento forestal, en donde se dispone que por cada árbol talado, se deben sembrar 5 individuos arbóreos; presentado el debido plan de compensación que describa el sitio y la clase de árboles a sembrar y el cronograma de mantenimiento por 3 años. En este punto se resalta que a la fecha de 1.389.000 árboles por sembrar para todo el proyecto solo se ha sembrado 1.

Otro componente importante en este ítem es el manejo que se le da a la flora, verificando la instalación de pantallas aislantes donde haya concentración de fauna, con ahuyentamiento y rescate de ser pertinente y pasos de fauna (en las licencias ambientales se especifica que se debe dar continuidad, en algunos casos se permiten los pasos hidráulicos y en otros no).

Ilustración 1. Mapa General del Proyecto



También se verifica que el concesionario no tenga pasivos ambientales, bien sea por compensaciones ambiental, o por no presentación de la documentación requerida. En la parte socioeconómica se debe recibir paz y salvo con comunidades tales como actas de vecindad y PQR'S al día.

Dentro del componente predial, se cuenta con varias verificaciones para proceder a dar el visto bueno del hito. En primera instancia se contrasta la medición generada mediante el equipo topográfico, el cual valida la distancia entre el eje de la vía y la cerca (antes y después). Como segundo control, se realiza revisión en los elementos de control prediales como son la sabana y tira predial y en tercer lugar, se asegura que los compromisos pendientes en los comités prediales se encuentren subsanados.

6.3 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto Ruta del Sol sector III, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- ▲ Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución de los contratos de concesión.
- ▲ Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- ▲ Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- ▲ Cambiar la visión limitada al mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
 - Servir a la comunidad.
 - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
 - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones

con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.

6.5 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor

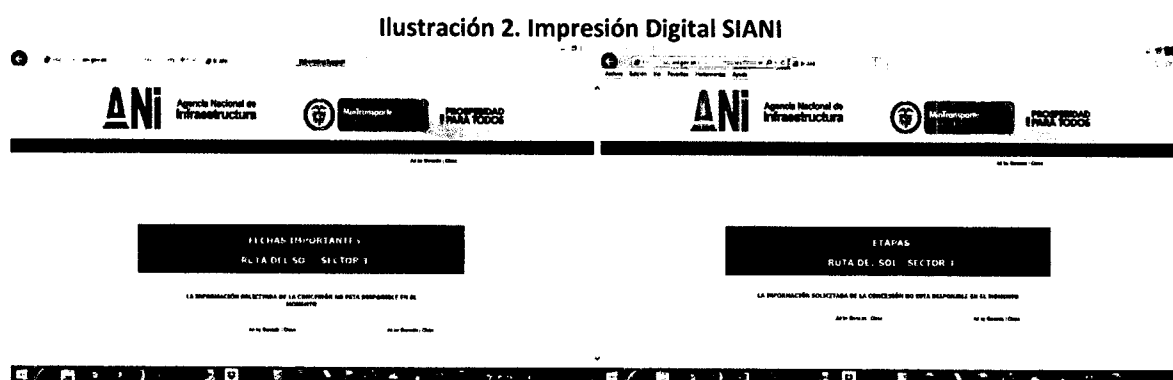
Ver conclusiones y recomendaciones. (Cap. 8 del presente informe)

6.6 Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO - SIANI

El INCO contaba con un sistema de información en virtud del cual se permitía administrar, gestionar y consultar la información de la operación de las concesiones en los tres modos: Carretero, Férreo y Portuario. Este sistema informativo cubría desde la definición de políticas en materia de reportar, recopilar y procesar información, hasta la elaboración de informes de gestión.

No obstante lo anterior, la gerencia de sistemas decidió cerrar su ciclo de existencia, para adentrarse en la conformación de un sistema de información nuevo para la ANI, el cual apenas atraviesa la fase piloto. A nuestro juicio, el SIINCO debería ser un instrumento de consulta histórica hasta la fecha que se hizo dejación de la actualización y utilización.

Hoy por hoy, no contamos con un sistema e información que contenga las variables que tenía SIINCO, lo cual se demuestra en el caso en concreto con la siguiente impresión digital:



6.7 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a reglón seguido en la Tabla No. 17, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones solventadas por el Auditor de la OCI como resultado del análisis a los diferentes

procesos y obligaciones de la Interventoría, producto de la evaluación realizada en octubre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área así como su verificación documental:

Tabla 12 – Relación de Observaciones y su avance

H	DESCRIPCION	OBSERVACIONES	%
1	La Concesión Santa Marta - Paraguachón, no ha respondido el requerimiento efectuado por la ANI referente a adelantar los trámites tendientes a hacer efectiva la correspondiente póliza de estabilidad de obra vigente	<p>En la comunicación de Interventoría con radicado ANI N° 2014-409-007839-2 del 20 de febrero del 2014 se adjuntó comunicación C.991/RS1445/13/7.3.3 del 16 de septiembre del 2013 en donde se explican las responsabilidades de la concesión Santa Marta – Paraguachón, y la comunicación C.991/RS1856/14/7.3.3 del 16 de enero de 2014 en donde la Interventoría informa sobre los trabajos ejecutados por la mencionada concesión, junto con el listado de patologías intervenidas por la póliza de estabilidad y las patologías aún pendientes por reparar en las estaciones de peaje de El Copey y Tucurín. Finalmente se presentaron dos diagramas donde se especifican los sectores que están amparados por las pólizas de estabilidad de esta concesión.</p> <p>La ANI tiene prevista una reunión con el Concesionario con el fin de verificar avance en el tema.</p> <p>Se envió informe a la ANI de los trabajos por garantía de estabilidad, comunicación Interventoría C.991.RS2220/14/7.3.3 del 07 de mayo de 2014 a la ANI Rad. No. 2014-409-020888-2 reportando el avance.</p>	80%
2	Se deben adelantar las labores de socialización con las alcaldías respectivas para tratar el tema de disposición de residuos sólidos en las zonas laterales de la vía, y oficiar a Entes de Control para tomar cartas en el asunto.	<p>En la comunicación de Interventoría con radicado ANI N° 2014-409-000665-2 del 09 de enero del 2014 se allegaron a la Agencia los oficios de Interventoría y Concesionario donde se muestra la gestión por parte de la interventoría.</p> <p>Aunado a ello, se ofició al concesionario solicitando gestión frente a los municipios y demás entidades responsables de la disposición de residuos sólidos (Se anexa oficio C.991/RS1785/13/7.3.3 Rad. ANI N° 2014-409-001116-2 del 14 de enero de 2014 y respuesta del Concesionario donde se evidencia la gestión hacia las alcaldías correspondientes). VER ANEXO 2.</p>	100%

		<p>La ANI en comunicación 2014-603-011223-1 del 18 de junio del 2014 envía a la Procuraduría del Magdalena solicitando su colaboración para que las alcaldías municipales controlen y dispongan en forma adecuada los residuos y no se siga haciendo sobre el derecho de vía. Se recuerda que el estado Colombiano delegó esta tarea en cabeza de sus municipios como entidades fundamentales de la división político-administrativa del país.</p> <p>Esta observación será remitida como no competente, por tal motivo se dará al 100%</p>	
3	Se debe realizar verificación de equipos entregados a la POLCA, para garantizar cantidad y calibración de equipos	<p>En la comunicación de Interventoría con radicado ANI N° 2014-409-007839-2 del 20 de febrero del 2014 se adjuntó el formato C.991-053 – V0 – SEGUIMIENTO EQUIPOS POLCA con el detalle del seguimiento respectivo.</p>	100%
4	Se presenta unos Excedentes no apropiados, recaudados en las casetas de peaje.	<p>La Interventoría envió al Concesionario la comunicación con radicado ANI 2012-409-018338-2 en donde se solicitó identificar las causas de los sobrantes en cada estación y el destino de estos. El Concesionario en comunicación YC-2467-2012 radicado el 10 de julio de 2012 relaciona los excedentes, las causas que lo originan, y el destino y registro contable de estos.</p> <p>De igual forma, con la comunicación radicado ANI 2013-409-011938-2 del 01 de abril del 2013, la Interventoría conceptuó a la ANI las causas que originan los excedentes y el tratamiento y destino que se le dará a estos.</p> <p>Se envió la comunicación con radicado ANI 2013-409-047149-2 del 19 de noviembre, donde se solicitó al Concesionario YUMA, revisar el proceso de conciliación para que los sobrantes por discrepancias se reduzcan. YUMA Concesionaria informa en respuesta YC-CRT-12566 del 30 de diciembre del 2013 que se encuentran en proceso de elaboración y validación de un nuevo esquema conciliatorio y actualización del software en las estaciones de peajes.</p> <p>Lo anterior se envió en anexos en las comunicaciones a la ANI Rad. N° 2014-409-000665-2 del 09 de enero del 2014 y N° 2014-409-007839-2 del 20 de febrero del</p>	80%

5	Se evidencian varios proceso de Consultas Previas, los cuales pueden entorpecer en la programación de obras, excepto en el tramo Carmen de Bolívar – Bosconia. La posibilidad de ejecución en el proyecto actualmente es de 214 km de los 465 km, en los cuales no se requiere hacer Consulta Previa, aunque hay tramos discontinuos que no alcanzaría los 10 km requeridos para los hitos.	La Interventoría en las comunicaciones a la ANI Rad. N° 2014-409-000665-2 del 09 de enero del 2014 y N° 2014-409-007839-2 del 20 de febrero del 2014, envió los avances sobre el tema. Se presentó una recopilación de los procesos de Consultas Previas a la fecha.	50%
6	Se evidencia un sector donde se presenta venta de gasolina de contrabando (Cuatrovientos), en este sector a futuro se presentaran problemas para la construcción de la segunda calzada, Se debe oficiar a la alcaldía a Entes de Control	Se presenta gestión por parte de la interventoría mediante las comunicaciones a la ANI Rad. N° 2014-409-000665-2 del 09 de enero del 2014 y N° 2014-409-007839-2 del 20 de febrero del 2014, 2014-409-029058-2 de junio 20 de 2014 advirtiendo de la invasión en derecho de vía de venta de gasolina ilegal y sobre la posibilidad de que en la variante se pueda presentar la misma situación. Se recomienda que con operativos de la policía y autoridades municipales y departamentales se recupere este espacio.	50%
7	Aun no se ha recibido por parte del concesionario Santa Marta Riohacha Paraguachón las básculas dinámicas pendientes de entrega en Tucurinca	Verificar ítem 6.2.3 del presente informe. Se deben presentar certificados de calibración de las básculas	75%
8	Para el peaje El Difícil se tienen autorizados un total de 426 vehículos con tarjeta electrónica, quienes según oficio N°20113050010591 de marzo de 2011, llenan los requisitos establecidos en la resolución N 02187 de julio de 2010; según lo soportado en la visita se evidenció que se tienen usuarios referenciados dentro de la lista negra de tarifas especiales en el peaje de El Difícil, se debe comunicar a la Agencia Nacional de Infraestructura para que defina la situación de los mismos y de la validez de la tarifa.	La resolución 894 del 11 de abril del 2014, resuelve los requisitos sobre reposición, acceso, y pérdida de los beneficios de tarifa especial de El difícil y Plato.	100%
9	Se presentan observaciones dejadas en el acta de entrega del Centro de Control de Operaciones del PR 3+500 de la Ruta 4517, municipio de Bosconia – Cesar, el cual inició su operación desde el mes de febrero de 2013, que deben ser verificadas y cerradas por parte de la firma interventora.	En comunicación YUMA radicado Interventoría RS 4844 hacen entrega de los documentos y cierre de observaciones realizadas por la interventoría. Asimismo se remite por parte del consorcio El Sol a la ANI el acta de recibo final del CCO rad. ANI No. 2014-409-051626-2 para su firma. La observación se elimina, para la firma interventora se requerirá a la supervisión del proyecto anexas acta firmada.	100%

10	Se debe verificar y remitir a esta oficina las competencias de parcheo y de ser pertinente de rehabilitación en el tramo Bosconia - Y de Ciénaga, antes a cargo de la concesión Santa Marta Riohacha Paraguachón hoy tramo a cargo de Yuma.	En comunicaciones a la ANI Rad. N° 2014-409-000665-2 del 09 de enero del 2014 y N° 2014-409-007839-2 del 20 de febrero del 2014 se envía el avance de los procesos de parcheo y las competencias de las concesiones Santa Marta Paraguachón y de Yuma Concesionaria. A la fecha se encuentra ejecutando dicho mantenimiento. La interventoría enviará a la ANI nuevo reporte de avance de los mantenimientos mediante Rad. ANI. No. 2014-409-020888-2 del 07 de mayo de 2014. Se aclara que la póliza tiene vigencia hasta el 29 de marzo del 2016.	90%
11	Se debe solicitar usuario y clave para realizar la actualización de la página de SI-ANI.	Se envió comunicación a la ANI C.991/RS1561/13/7.4 del 28 de octubre del 2013 Rad. ANI N° 2013-409-043647-2, solicitando clave, la cual a la fecha no se ha respondido por parte de la Agencia. La Interventoría envía nueva comunicación Rad. ANI No. 2014-409-06710-2 del 07 de abril del 2014 reiterando la solicitud de la clave de acceso a la aplicación SIANI. Aun no hay respuesta al respecto por parte de la Agencia. Esta observación será remitida al supervisor del proyecto para realizar las gestiones pertinentes dentro de la ANI.	90%
12	Se deben realizar las gestiones pertinentes para garantizar la restitución de vallas publicitarias dentro del derecho de vía, lo anterior se evidencia en que la concesionaria manifiesta que las alcaldías no han respondido las comunicaciones realizadas para el trámite de restitución con el fin de retirar las vallas publicitarias allí instaladas y evidenciadas en la visita en el tramo que conduce de Puente Valencia a Ye de Ciénaga.	Sobre las gestiones para garantizar la restitución dentro del derecho de vía de vallas publicitarias, la interventoría ha realizado los requerimientos mediante las actas de recorrido, el concesionario ha realizado gestiones con las alcaldías, teniendo claro que la responsabilidad legal de retirar las vallas es de los inspectores de policía de los diferentes municipios. Se resalta que en la etapa operativa el Concesionario debe de tener un servicio de guardia y vigilancia para evitar la explotación del derecho de vía. Además, dentro de los requisitos para recibir un hito mejorado o de vía nueva, se exigirá lo estipulado en la resolución 063 de 2003 (Permisos para ocupación del derecho de vía) y la ley 1228 del 2008 (Fajas mínimas).	100%

7 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de los auditores de la OCI un análisis estadístico pormenorizado de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Interventoría El Sol, comparando los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de febrero de 2014 y octubre del mismo año. Para realizar un análisis comparativo objetivo y con capacidad de análisis, se realizó la actualización de la calificación obtenida en la auditoría pasada, aplicando los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED y considerando el desarrollo y mejoramiento que ha tenido el proyecto en el transcurso del presente año.

La conclusión analítica arrojada por la auditoría refleja un hecho de alta importancia para la Entidad, y corresponde a los beneficios innegables de la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones.

En particular, como se aprecia en la tabla resumen N°19, la segunda evaluación efectuada a la Interventoría Consorcio El Sol tuvo una calificación global de 82.04 sobre 100, resultado de la evaluación integral de los siete (7) componentes que se evaluaron en el mes de octubre de 2014.

Para establecer un adecuado marco comparativo es necesario presentar la evaluación efectuada en el primer trimestre de la vigencia 2014:

Tabla 13. Resultados de calificación MED de febrero de 2014



Nombre Proyecto Concesión	RUTA DEL SOL SECTOR III
Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO EL SOL
No. Contrato Interventoría	057 de Febrero 24 de 2012
Fecha de Evaluación	24 Y 25 DE FEBRERO DE 2014

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa					85,21
02	Gestión Técnica					85,70
04	Gestión Jurídica					83,83
05	Gestión de Aforo y Recaudo					86,64
06	Gestión Ambiental					83,00
07	Gestión Social					83,23
08	Gestión Predial					85,50
Promedio General =		84,73				

La segunda medición se realizó los días 22, 23 y 24 de octubre de 2014, encontrando mejoras dentro de la calificación tal como se observa:

Tabla 14. Resultados de calificación MED de agosto de 2014



Nombre Proyecto Concesión	RUTA DEL SOL SECTOR III
Nombre Interventoría del proyecto	CONSORCIO EL SOL
No. Contrato Interventoría	057 de Febrero 24 de 2012
Fecha de Evaluación	22, 23 Y 24 DE OCTUBRE DE 2014

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		0-20 Muy bajo	21-40 Bajo	41-60 Medio	61-80 Alto	81-100 Muy Alto
01	Gestión Administrativa					82,47
02	Gestión Técnica					81,70
04	Gestión Jurídica					80,50
05	Gestión de Aforo y Recaudo					84,79
06	Gestión Ambiental					84,25
07	Gestión Social					80,50
08	Gestión Predial					80,09
Promedio General =		82,04				

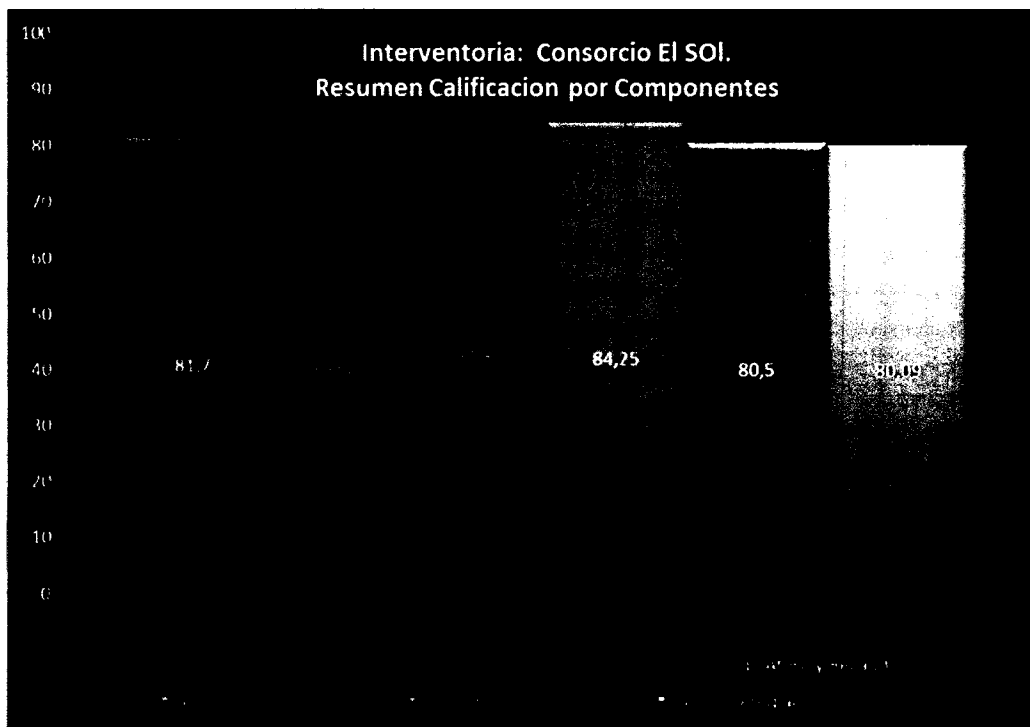
De igual forma, es objetivo primordial dentro de éste informe de auditoría, presentar los resultados de cada uno de los componentes de buenas prácticas y contractuales con su respectiva calificación, con el fin de que se constituya en una herramienta útil para la organización de la Interventoría y de esta manera complementar y robustecer las estrategias de desempeño de sus funciones.

Esta comparación refleja los resultados de la visita de auditoría, comparando las matrices de evaluación de desempeño para ambos períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan a reglón seguido en las Tablas No.18 y 19 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 e incorporando para ello el desempeño del trabajo de cada área, así como su verificación documental.

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



Ilustración 3. Gráfico de evaluación octubre 2014



Es relevante mencionar que 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 – diligenciando el EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)” para lo cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para brindar el apoyo requerido. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico jleon@ani.gov.co para su revisión y aprobación.

7.1 Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría

Como se indicó en el ítem anterior del presente informe, esta visita se realizó durante los días 22, 23 y 24 de octubre de 2014; todo el equipo de la Interventoría dio a conocer el proyecto y expusieron los controles aplicados por parte de la firma interventora para garantizar a la Agencia que se lleva una adecuada fiscalización a las obligaciones a cargo del concesionario.

Se efectuó in situ, y por concepto de auditoría, una verificación de forma aleatoria y selectiva al propio seguimiento realizado por la firma interventora al estado del pavimento, fisuras,

socavaciones en la sección transversal, áreas de servicio, la estación de peaje ya referida, y otros parámetros técnicos que son fundamentales en el adecuado desarrollo del proyecto.

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se formalizó 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. **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.
5. **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.
6. **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.

7. 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.

Se presenta a renglón seguido, la verificación de cada una de las áreas aplicando la totalidad de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, en virtud al análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello, se evaluó el desempeño del trabajo de cada dependencia así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se desglosa por componente evaluado el desempeño del Consorcio interventoría El Sol como resultado de la auditoría realizada en el mes de octubre de 2014:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación obtenida: 82.47

Durante la auditoría se confirmó que el sistema de gestión de calidad cuenta con procedimientos y formatos propios para un favorable seguimiento, aplicables a cada uno de los componentes que intervienen dentro del citado contrato de concesión. No obstante, se deja constancia que en desarrollo de la inspección se identificaron algunos formatos pendientes de codificación.

Otro aspecto a resaltar fue el desempeño mostrado por la interventoría en el manejo de las comunicaciones internas, externas, relación de conceptos emitidos y demás documentos asociados al proyecto, revelando un buen funcionamiento en el sistema documental. Este ítem de verificación es primordial dentro de cualquier evaluación, ya que dichos documentos son el resultado del trabajo de control e inspección de cada una de las áreas.

En cuanto a la idoneidad del personal, la firma consorciada cuenta con empleados competentes para el manejo de los temas propios de su labor como garante ante el Estado de un contrato de concesión; no obstante se hace la salvedad que es necesario reforzar para la próxima estructuración de interventorías el porcentaje mínimo de dedicación, pues se evidenció que en algunos profesionales es muy bajo en concordancia con la labor a realizar.

De acuerdo a lo soportado, se realizan espacios de capacitación a todo nivel de los profesionales de la interventoría hacia el fortaleciendo el seguimiento y control del contrato de concesión, en toda área, (Ambiental, técnica, administrativa, jurídica) y se lleva un registro de ello.

Se tiene implementado en cada uno de los recursos físicos en obra y en campamento, el logotipo institucional vigente de la ANI, que permiten atender los compromisos derivados del contrato de interventoría.

Como producto de la auditoría se detectaron posibilidades de mejora en los siguientes ítems:

- ▲ Continuar e insistir con acciones soportadas por escrito hacia el concesionario, sobre el caso de la terminación de los hitos en las fechas contractuales previstas y vigentes hasta el momento. Igualmente se tiene que documentar y reiterar bajo éste medio las estrategias constructivas que el concesionario debe adoptar de manera inmediata para efectos de recuperar los atrasos evaluados por la Interventoría. Es fundamental para la entidad la retroalimentación permanente de éste sensible punto dentro de la ejecución del contrato de concesión.
- ▲ Insistir en la suscripción de las actas de inicio de hito en términos acordes al inicio del mismo, ya que según lo observado se presentan actas con varios meses de retraso con respecto al cronograma de obra pactado en el otrosí N°1.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 81.70

Dentro de este componente se comprobó el seguimiento de la firma interventora a las actividades de mantenimiento rutinario, verificación a peajes, pesajes, aplicación de procesos, actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y reconocimiento de algunos procedimientos, e intervenciones realizadas por el concesionario.

En la generación de información e indicadores técnicos se tiene la certeza de un adecuado seguimiento al avance presentado en cada uno de los hitos contractuales donde se verifica por parte de la firma interventora: explanaciones, sub-base y base, pavimentos y geotextiles, estructuras y obras de drenaje, señalización y seguridad vial, obras varias e intervención de puentes. Y se realiza seguimiento por hito en sub temas como lo son: movimiento de tierra, mejoramiento de la sub-rasante, base granular, concreto asfáltico, muros de contención, obras menores de drenaje, construcción de box culvert, construcción de filtros, construcción de cunetas, ampliación del puente, señalización horizontal y vertical, Cercas, y empedradización.

Por otro lado, es de resaltar que el informe mensual contiene un adecuado seguimiento a factores asociados a la calidad de la obra ejecutada como: caracterización de los agregados pétreos, fuentes de materiales, caracterización del asfalto, caracterización de la mezcla asfáltica, y personal en obra. También es importante destacar el seguimiento efectuado a indicadores de estado y avance tanto constructivo como en recursos económicos inyectados al proyecto.

De acuerdo con la tabla de elaboración de informes del anexo técnico, se plantea un cronograma de actividades a realizar que se constituye en una bitácora esencial para el correcto seguimiento del proyecto por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Con respecto a la auditoría llevada a cabo durante el mes de febrero de 2014, en general todo el personal interventor demostró conocimiento y adecuado manejo de los temas relacionados con la ejecución de los trabajos que adelanta el concesionario. Sin embargo, sigue siendo un aspecto a resaltar, el hecho de la cantidad de frentes de trabajo cuyas memorias técnicas no han sido entregadas a la firma interventora para empezar su adecuado recibo, y por otra parte la cantidad de hitos con fecha vencida de acuerdo al cronograma establecido en el otrosí N°1, los cuales requieren labores de seguimiento y control permanentes por parte de la interventoría del proyecto. Esto revela la necesidad de aplicar procesos de optimización y labores multidisciplinarias por parte de ésta organización, y de ser pertinente iniciar procesos conminatorios.

Se tienen identificadas las cuadrillas que adelantan el mantenimiento rutinario en materia de rocería y limpieza, descoles, limpieza de obras de drenaje, instalación y reposición de señalización.

En desarrollo del seguimiento que se efectúa al mantenimiento, se debe implementar por ruta y/o hito los siguientes cuadros, ya que estos permiten realizar seguimiento a las actividades de ejecución de obra, identificando si la maquinaria empleada es suficiente y apta, y permitiendo generar recomendaciones en función del equipo empleado por el concesionario.

Maquinaria Ruta XX-XX

Equipo	Cantidad
Finichers o pavimentadora	
Volqueta	
Camioneta	
Vibroextendedora	
Compactador (llantas / tambor)	
Etc.	

Personal para Ruta XX-XX

Equipo	Cantidad
Inspector SISOMA	
Oficiales	
Obreros	
Conductor	
Paleteros	
Operadores	

Dentro del recorrido se encontraron falencias generales tales como:

- ▲ Algunos accesos hacia veredas se encuentran en perpendicularidad a las vías principales, lo que puede aumentar el riesgo de accidentalidad.
- ▲ Se debe requerir al concesionario para que se ajuste el cronograma de obra sobre hitos vencidos.

- ▲ Para hitos con próximo vencimiento se debe oficiar a la firma concesionaria, recordando que se deben adoptar todas las medidas pertinentes de recurso humano, físico y financiero, que garantice el adecuado cumplimiento de las obras en los términos establecidos en el contrato.
- ▲ Presencia de basuras en el derecho de vía km 92+400.
- ▲ No se ha definido el empalme de San Roque, con la concesión Ruta del Sol sector 2.

7.1.3 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 84.79

Este componente comprende los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo, incluyendo entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito, verificación de periféricos que permitan confiabilidad del recaudo y mecanismos de control.

Como se indicó en informes anteriores es el ítem más fuerte por parte de la firma interventora, ya que cuenta con el procedimiento y personal idóneo para la realización de esta labor. Como resultado de la auditoría realizada al seguimiento que efectúa la firma interventora a los sistemas de recaudo, se pudo determinar que desde el punto de vista operativo que los equipos de control de software utilizado para el registro y consolidación del tránsito y recaudo, funcionan en forma normal.

Cabe resaltar, que aunque dentro del recorrido efectuado no se pudo realizar el seguimiento técnico, operacional y financiero a la labor ejecutada por parte de la interventoría, se constató que el concesionario se encuentra operando bajo condiciones normales en la estación de peaje de Tucurínca. Por tal motivo, dentro de la auditoría se solicitaron los formatos de seguimiento a la infraestructura de la estación, periféricos de vía, planta, sistemas; encontrando que estos son acordes a las exigencias de la ANI.

La firma interventora realiza ensayos para determinar la confiabilidad de las básculas, como son pruebas de repetibilidad y de excentricidad, cuyos resultados se ajustaron dentro de los rangos permitidos.

Como oportunidades de mejora propias de este componente, identificamos:

- ▲ Dentro del seguimiento efectuado se debe presentar informe de discrepancias, con sobre-categorización y registro fotográfico generado por el sistema.
- ▲ En marco del seguimiento y teniendo en cuenta que se auditó en esta visita el peaje de Tucurínca, dentro del ítem 6.2.2 del presente informe se describen observaciones propias

de la auditoría las cuales deben ser tomadas en cuenta a efectos de estructurar un plan de mejoramiento por procesos que garantice la subsanación de dichas inconsistencias.

7.1.4 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 80.50

Se observa un acompañamiento adecuado con base en el contenido reportado del informe social, y también en el personal encargado del cumplimiento de dicha obligación. Se verificó el seguimiento que se efectúa por parte de la interventoría a programas como:

1. Programa atención a usuarios donde se evidenció que se implementa una lista de chequeo de las obligaciones contractuales de equipamiento básico del concesionario en las oficinas fijas. (Bosconia, Valencia de Jesus, San Roque, Plato, El Difícil) y la oficina móvil.
2. Programa Re habitar: Se constató seguimiento a los factores de compensación.
3. Programa Vecinos: Se debe soportar por parte de la interventoría el análisis de las situaciones que se presentan y su manejo mediante técnicas como el árbol de problemas y/o mapa conceptual.
4. Programa Comunicar: Se realizó la campaña Tú eliges, se contratan cuñas radiales y programas televisivos. Se evidencia seguimiento.
5. En indicadores de generación de empleo y mano de obra de la zona, se indica que hay 2676 personas contratadas; aunque en el contrato no se especifica porcentaje % de mano de obra perteneciente a la zona, se puede asegurar que la gran mayoría es local.
6. Se verificó seguimiento a proyectos comunitarios, donde se explicaron los cuatro proyectos priorizados (Artesanías de la Sierra, Cooperativas del Arte Magdalena, Calza tus pies y Vivero sembrando esperanza).

Dentro del seguimiento al componente social, se efectuó en las oficinas de la concesión con la ayuda del profesional del área social, verificación por cada tramo del estado actual de comunidades existentes y de sus variantes:

San Roque La loma

- ▲ Consultas: Se cuenta con un total de 7 comunidades afrodescendientes, el estado actual del proceso es la terminación de la consulta previa y se realizó medida de manejo para medidas étnicas, falta seguimiento a procesos consultivos.
- ▲ Variantes: Cuatro vientos y San Roque, el estado actual de ellas es EIA.

Bosconia Valledupar

- ▲ Consultas: 1 comunidad afrodescendiente en Caracolí, está dentro de la línea negra (4 pueblos en la sierra nevada de Santa Marta)

- ▲ Variantes: se encuentran ubicadas en María Angola y Aguas Blancas, el estado actual de ellas es DAA.

Bosconia Ye de Ciénaga

- ▲ Consultas: Comunidad afrodescendiente en Tucurinca, está ubicada en la línea negra
- ▲ Variantes: cuenta con 5 variantes, Isabel, Zawady, La Gran vía, Loma de Bálsamo y Copey.

Bosconia Carmen de Bolívar

- ▲ No hay comunidades étnicas
- ▲ Variantes: Plato, El bajo, Nueva Granada, la Gloria, El Difícil y Pueblo Nuevo. Se cuenta con eficiencia para todas las variantes

Bosconia

- ▲ Anillo vial, proceso consultivo de pueblos indígenas.

7.1.5 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 84.25

En términos generales, este es el único componente de la valoración realizada dentro de la Matriz de Evaluación del Desempeño, realizada en octubre de 2014, que en comparación con la efectuada en febrero del mismo año, presentó incremento en su ponderación. Lo anterior podría ser el resultado del seguimiento efectuado al recibo del hito por parte de la firma interventora, ya que se cuenta con un profesional con amplio conocimiento del tema y con listas de chequeo acordes a las obligaciones del contrato de concesión y de la firma interventora.

Las conclusiones generales de dicha evaluación se encuentran descritas en el ítem 6.2.1 del presente documento, donde se exponen todos los factores analizados por parte de la firma interventora en el momento de recibo del hito.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES INFORME PRINCIPAL

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en terreno y en oficinas, se resaltan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como elemento a partir del cual se generen tareas y estrategias en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con éste proyecto.

8.1 Para la Interventoría

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

terminado durante la vigencia 2014. Se debe requerir al concesionario para que cumpla los compromisos pactados, y de ser pertinente iniciar los procedimientos sancionatorios a que haya lugar.

2. Mediante oficio N° 2014-409-051626-2 se remite por parte del consorcio El Sol a la ANI el acta de recibo final del CCO, para que sea aprobado y firmado por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
3. El tema predial del proyecto requiere de una estrategia integral para lograr finalmente la adquisición de los terrenos fundamentales para el desarrollo de las obras que en el futuro cercano se deben ejecutar.
4. Se deben realizar las gestiones pertinentes al finalizar los trabajos de instalación de las básculas para que de ser contractual, YUMA reciba a satisfacción las básculas dinámicas del Copey y Tucurín entregadas por la Concesión Santa Marta Paraguachón; y en concordancia se encargue de mantener y operar dichos equipos, hasta que construya y ponga en operación las estaciones de peajes definitivas.
5. La firma interventora mediante comunicaciones a la ANI Rad. ANI N° 2013-409-043647-2 del 28 de octubre del 2013 y No. 2014-409-06710-2 del 07 de abril del 2014 ha solicitado clave, a la fecha no se ha emitido respuesta por parte de la Agencia. Se debe realizar las gestiones pertinentes con la Vicepresidencia de Planeación, para que se suministre los datos necesarios para actualizar la página.
6. El supervisor de un Proyecto es integral, por tal motivo se debe garantizar con mayor frecuencia su permanencia en la vía, para de esta forma realizar un adecuado control de todos y cada uno de los aspectos relevantes del proyecto.
7. Se debe requerir al concesionario ya que los informes PAGA, entregados por el concesionario desde el mes de agosto hasta la fecha no han podido ser aprobados por parte de la firma interventora, toda vez que no se entregan completos.

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Javier Leon Herazo - Contratista Control Interno.

1. Es necesario tener en cuenta las recomendaciones planteadas en los capítulos 6 y 7 (Desarrollo del informe y verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) del presente documento con respecto a los temas: técnicos, jurídicos, financieros y de auditoría a sistemas lógicos.
2. Se presentan actas de inicio de hitos tardías, lo anterior ocasiona que se incumplan las fechas de terminación establecidas en el cronograma establecido en el otrosí N°1
3. Es pertinente conminar al concesionario para que hitos que presenten una ejecución mayor al 80%, inicien todas las gestiones técnicas, social y ambientales necesarias para su entrega y aceptación por parte de la firma interventora.
4. Se debe requerir al concesionario para que en relación a los hitos que tienen fecha para inicio 2015, se mantenga un adecuado mantenimiento en pro de brindar seguridad vial y continuidad al usuario, y de esta forma no permitir el deterioro de dichos hitos mientras se está a la espera de su rehabilitación.
5. Se encuentran vigentes algunas de las observaciones dejadas en el informe anterior para el supervisor; a las que se les está realizando seguimiento mediante el FM pertinente que se encuentra en ejecución.
6. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de octubre de 2014 de 82.04, puntaje que se encuentra dentro del rango definido como Muy Alto. Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan en la próxima evaluación a obtener una mejora sustancial en su calificación y así lograr optimizar aspectos propios del servicio de Interventoría en el desarrollo del proyecto.
7. Continuar e insistir con las acciones soportadas por escrito hacia el concesionario sobre el caso de la terminación de los tramos en las fechas contractuales previstas y vigentes. Igualmente es relevante documentar e insistir por éste medio sobre las estrategias constructivas que el concesionario debe adoptar de manera inmediata para efectos de recuperar los atrasos evaluados por la Interventoría con corte al mes de septiembre del presente año. Es fundamental para la entidad la retroalimentación permanente de éste sensible punto dentro de la ejecución del contrato de concesión.
8. Se presentan demoras en las solicitudes de cambios de personal, ante la Agencia Nacional de Infraestructura, esto ocasiona que mientras se comunica y se aprueba la hoja de vida del personal sustituido, se presenten vacíos en el seguimiento.

8.2 Para el supervisor

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

1. De acuerdo a la revisión efectuada se presentan varios hitos, que de acuerdo a la programación contractual identificada en el otrosí N°1 de 2013, deberían haber

ANEXO 1.

REGISTRO FOTOGRAFICO