

20131020097343

MEMORANDO No.

Bogotá D.C.


PARA: Dr. CAMILO MENDOZA ROZO
Vicepresidente de Gestión Contractual**DE:** DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Entrega del informe de verificación a la función pública de supervisión e interventoría a la concesión vial Transversal de las Américas, PEI No. 58

Apreciado Doctor Camilo:

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 enfocado hacia el proyecto de concesión, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan múltiples observaciones anómalas en el informe aquí presentado.

Igualmente recordamos al gerente carretero de éste proyecto, que el supervisor respectivo debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – diligenciando el FM 29 "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

CC. Ing. DANIEL FRANCISCO TENJO - Gerente Carretero I (E)

Anexo: INFORME
Elaboró: Javier Aturo León- Contratista OCI
Nro. Borrador: 20131020018445.

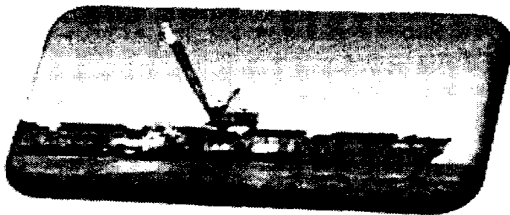


Libertad y Orden

Agencia Nacional de Infraestructura

INFORME DE AUDITORIA

Ministerio de Transporte



Informe de Verificación a la función pública de supervisión e interventoría a la concesión Vial Transversal de las Américas, Plan de Evaluación Independiente (PEI) N° 58

2013

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
1. OBJETIVOS	5
2. ALCANCE	6
2.1. Componente Analizado	6
2.2. Periodo	6
2.3. Información del Contrato	6
3. METODOLOGIA.....	9
3.1. Metodología Empleada.....	10
3.2. Información relacionada y verificada	11
3.3. Cambio de Imagen	11
4. MARCO LEGAL.....	12
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES	12
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORIA	13
6.1. Consideraciones principales de Auditoria.....	13
6.2. Desarrollo de Auditoria técnica.....	14
6.3. Verificación Documental de la Visita	22
6.4. Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	28
6.5. Verificación del cumplimiento de Obligaciones de interventor y supervisor.....	28
6.6. Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO.....	28
6.7. Verificación hallazgos de la CGR y de la Oficina de Control Interno.....	29
6.8. Actuaciones por parte de los órganos de control disciplinario y penal (CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO, PROCURADURIA, FISCALIA)	29
6.9. Desarrollo Matriz de Evaluación	29
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	31

ANEXÓS

ANEXÓ 1 –REGISTRO FOTOGRAFICO COMENTADO.....	39
--	----

INDICE DE MAPAS

Mapa 1	15
--------------	----

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Muestra de concesiones auditadas	5
Tabla 1- Datos de los contratos evaluados	6
Tabla 2 – Plazos estimados	7
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora	7
Tabla 4 – Alcance analizado de las Obligaciones del supervisor	8
Tabla 3 –Alcance analizado de las Obligaciones del interventor	9
Tabla 4- Antecedentes informes anteriores.....	12
Tabla 5 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	12
Tabla 9 – Tramos por Actividades.....	14
Tabla 10 – Descripción del tramo.....	17
Tabla 11 – Descripción del tramo.....	18
Tabla 12 – Descripción del tramo.....	20
Tabla 13 – Descripción del tramo.....	21
Tabla 14 – MED	30

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

Sabido es por los directivos de la entidad 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 revaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (...)”

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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

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 y la visita se dio a conocer mediante Memorando Interno N° 2013102000076563 de Octubre 3 de 2013, en donde se relacionó la concesión a Auditar en el mes de Octubre de 2013.

A 30 de noviembre de 2013, tal como se aprecia en la tabla siguiente, de los 25 contratos de concesión que se pretenden auditar para la vigencia 2013, se seleccionaron 3 Sociedades Portuarias, a nivel de modo carretero de las 25 concesiones se pretenden evaluar 16, y para el modo del férreo se pretenden evaluar dos concesiones, férreo del Pacífico y Atlántico.

Tabla 1 – Muestra de concesiones auditadas

COBERTURA EVALUACION OFICINA DE CONTROL INTERNO			
GRUPO DE TRABAJO	TOTAL 2013	MUESTRA	%
CARRETERO	16	16	100%
FERREO	2	2	100%
SOC. PORTUARIAS	3	2	66%
TOTAL	21	20	

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 que 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 “Transversal de las Américas”, para lo cual se realiza el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoria en el tramo vial del proyecto carretero en mención, realizada los días 12, 13, 14 y 15 de noviembre de 2013 por parte del auditor designado para el efecto, el Ingeniero Javier Leon Herazo. La documentación suministrada por el supervisor del contrato, así como otra información que fue

investigada, preparada y recaudada por parte de los auditores, sirvió como insumo para estudiar todos los aspectos relacionados con la concesión.

Como objetivo específico a desarrollar en esta visita es:

- ✓ Verificar el avance de la firma Interventora en la valoración obtenida en la Matriz de Evaluación de Desempeño.

2. ALCANCE

2.1. *Componente Analizado*

En el presente informe se presentan los resultados de la evaluación del componente administrativo, técnico, predial, financiero y seguimiento al plan social básico.

Adicionalmente, y como factor de Auditoría, se realizó el décimo noveno ejercicio para la evaluación integral de una Interventoría de proyecto de la ANI, aplicando para ello los diferentes criterios y metodologías que ha venido estructurando la Oficina de Control Interno en virtud de la matriz de evaluación de desempeño MED, y que hacen parte de las aplicaciones de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en un ítem relacionado en éste informe.

2.2. *Periodo*

El periodo de evaluación corresponde a los informes de supervisión e interventoría correspondiente al mes de octubre de 2013, y actualizaciones de SIINCO, SIAC, PQR, y seguimiento a periféricos de vía, servicios, mantenimiento a noviembre de 2013.

2.3. *Información del Contrato*

Tabla 2- Datos de los contratos evaluados

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Otorgamiento de una concesión para que el concesionario realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y conservación, según corresponda del proyecto vial transversal de las Américas y la preparación de los estudios y diseños	008 de 2010	Vías de las Américas SAS

	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 corredor vial "transversal de las américas sector 1"		
INTERVENTOR	Interventoría al contrato de concesión n° 008 de 2010. Construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y conservación, según corresponda, del proyecto vial transversal de las américas y la preparación de los estudios y diseños 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 corredor vial "transversal de las américas, sector 1"	020 de 2012	Consortio Interventoría Transversal de las Américas
SUPERVISOR	Contrato de Prestación de Servicios ANI	VGC	Juliana Ruiz Castro

Tabla 3 – Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	FECHAS
Plazo estimado del contrato de Concesión	84 meses (7 años) ²
Fecha de inicio de la concesión	1 de junio de 2011
Plazo máximo de etapa preoperativa	48 meses (4 años)
Plazo Estimado fase de preconstrucción	12 Meses (1 año)
Plazo Max. Estimado fase de construcción	36 meses (3 años)
Fecha prevista terminación fase de preconstrucción	31 de mayo de 2012
Fecha real terminación fase de pre construcción	20 de septiembre de 2012
Fecha terminación fase preoperativa	31 de mayo de 2015

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Representante Legal	Hernando Vásquez Sepúlveda
Valor inicial del Contrato	\$ 42.857.410.817,28 (INCLUIDO IVA)
Fecha Legalización del Contrato	9 de marzo de 2012
Fecha de Inicio del Contrato	17 de abril de 2012
Garantías	LIBERTY SEGUROS SA póliza de cumplimiento N° 2050506

² El tiempo de operación está ligado a la culminación de las obras / VPIT

Obligaciones Generales del Supervisor:

Tabla 5 – Alcance analizado de las Obligaciones del supervisor

OBLIGACIÓN	
1)	Prestar sus servicios profesionales de apoyo a la gestión de la entidad, para la Supervisión del contrato de Concesión y de interventoría del proyecto Transversal de las Américas
2)	Ejecutar de manera idónea el objeto contractual
3)	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
4)	Presentar al Vicepresidente de Gestión Contractual o a quien se delegue como Jefe Inmediato informes mensuales sobre la Supervisión encomendada.
5)	Brindar el apoyo técnico, operativo y administrativo a la subgerencia de Gestión Contractual respecto del contrato de concesión y su interventoría.
6)	Realizar seguimiento al vencimiento de pólizas y garantías y verificar su adecuada constitución, actualización y renovación
7)	Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la revisión de los plazos y desarrollo de compromisos de las partes, cronogramas de inversión y plazos de entrega
8)	Apoyar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual en la Supervisión y revisión del programa de relaciones con la comunidad.
9)	Evaluar la calidad, veracidad y consistencia de los datos contenidos en los sistemas de información de las concesiones y demás formas de asociación público y privada del modo carretero que le sean asignados, con el fin de generar las alarmas necesarias en la gestión contractual del área
10)	Facilitar la comunicación e interrelación del concesionario con la ANI, con la Interventoría y con las demás personas que intervienen en el proyecto.
11)	Apoyar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual en revisar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario y La interventoría.
12)	Participar en los asuntos relacionados con los procesos transversales de la Agencia de acuerdo con el ámbito de su competencia y según los acuerdos de servicio establecidos
13)	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 las cláusulas contractuales vigentes
14)	Asistir al Vicepresidente de Gestión Contractual en la coordinación de la planeación, ejecución y asistencia a los comités de obra en los que se analice los avances del proyecto y su estado.
15)	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, así como los comités técnicos y reuniones requeridas con los entes y autoridades pertinentes para garantizar el efectivo funcionamiento de la concesión
16)	Las demás que sean necesarias para el cumplimiento de la labor encomendada.

Obligaciones Generales del Interventor³:

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

³ Contrato de interventoría No.020 de 2012

claramente en el contrato 020 de 2012, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, sección 2.01 que dice:

"El interventor deberá cumplir todas las obligaciones que implica llevar a cabo la interventoría integral del contrato de concesión, de acuerdo con lo determinado en el contrato de concesión, los pliegos de condiciones y sus anexos, incluido el presente contrato, y la propuesta presentada por el interventor en el concurso de méritos. El interventor tendrá a su cargo la coordinación, el control y la vigilancia de la ejecución y el cumplimiento del contrato de concesión, en los términos del contrato de concesión".

Adicionalmente en el Capítulo IX del mismo contrato, sección 9.12 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."

Tabla 6 – Alcance analizado de las Obligaciones del interventor⁴

OBLIGACION
1) Adelantar la Interventoría técnica, financiera, operativa, contable, medioambiental, socio predial, socio – económica y jurídica relacionada con el contrato de concesión.
2) Revisar, Verificar, analizar y conceptuar permanentemente sobre los aspectos técnicos, financieros, operativos, prediales, Socio – Ambientales, jurídicos y administrativos del contrato de concesión.
3) Mantener el personal idóneo y acorde con el ofrecimiento realizado en su propuesta y acorde con lo dispuesto en la ley 14 de 1975, ley 64 de 1963 y ley 842 de 2003, respecto al Ejercicio de la Ingeniería.
4) No remover el personal ofrecido por término mínimo de 6 meses, salvo fuerza mayor. (Cláusula Séptima)
5) Afiliar y mantener afiliados a sus empleados, a los sistemas de Seguridad Social en salud y pensiones de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias sobre la materia y a realizar los aportes correspondientes. (Clausula Novena)

En los contratos de primera, segunda y tercera generación, el interventor aplicará integralmente los controles (actividades y funciones) de carácter financiero sobre los estados financieros y contables, así como los riesgos asociados a tributos y cambiarios del contratista concesionario, según las descripciones contenidas en el capítulo VII del Manual de Supervisión e Interventoría.

3. METODOLOGIA

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que se

⁴ 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.

tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el fin de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado, y donde se tuvieron en cuenta los aspectos que más adelante se mencionan, además de generarse un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la Interventoría y a la supervisión, que es uno de las misiones actuales de la Oficina de Control Interno.

De importante mención, se resalta en éste punto la información escrita que se tuvo en cuenta por parte de la auditoría para llevar a cabo posteriormente el recorrido de obra completo y detallado por el proyecto, realizar análisis documental en las oficinas de Interventoría y así generar el presente informe.

3.1. **Metodología Empleada**

Revisión documental: Se procedió a revisar el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada mediante memorando interno. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Se efectuó revisión documental a los contratos e informes de interventoría y supervisión solicitados mediante memorando Interno.
- ✓ Se revisó la página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO y Cumplimiento Contractuales por parte de la Interventoría.
- ✓ Verificar apertura de procesos disciplinarios dentro de la ANI
- ✓ Se ejecutó procedimiento para el análisis del cumplimiento de las obligaciones de interventores y supervisores de las concesiones por parte de la Oficina de Control Interno
- ✓ Se efectuó seguimiento a la verificación del supervisor e interventor de obligaciones contractuales a través de mediciones anteriores mediante la Herramienta MED⁵.
- ✓ Verificación en el seguimiento a Control de Servicios. (Continuidad, Regularidad).
- ✓ Actas de comités técnicos
- ✓ Avances reportados a la Gerencia de Planeación
- ✓ Se efectuó seguimiento a los hallazgos de la CGR y de Oficina de Control Interno anteriores.

Elaboración de Papeles de Trabajo: Mediante estos documentos se pretendió realizar un seguimiento de acuerdo a las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros).

Entrevistas: Se efectuaron reuniones con el personal a cargo del proyecto en la parte técnica en las instalaciones de la firma interventora, verificando la idoneidad de las personas encargadas de vigilar dicha labor, en función del seguimiento que se efectúa e informar la planeación de la auditoría PGA.

⁵ Herramienta denominada Matriz de Evaluación de Desempeño, en ella se determinó el cumplimiento del seguimiento realizado por la interventoría en materia administrativa, técnica, recaudo, ambiental, predial y social.⁵

Validación Documental: Se procedió validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en revisión 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 auditoria para su recolección.

Visitas de Campo: Se efectuaron inspecciones a la vía concesionada, con el objeto de conocer el estado actual de ella y a su vez verificar el seguimiento reportado por el supervisor e interventoría en informes mensuales de seguimiento, producto de su objeto contractual.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos, se relacionan conclusiones detectadas y analizadas por la ANI, que serán identificadas y presentadas en los capítulos 6 y 7 del presente informe

3.2. *Información relacionada y verificada*

- ✓ 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 aprobación por parte de la ANI.
- ✓ Procesos sancionatorios a Interventoría y concesionario
- ✓ Últimos dos informes de interventoría.
- ✓ Relación de correspondencia
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos
- ✓ Formatos FM 115 y 115^a
- ✓ Plan de Regularización y avances del mismo
- ✓ Contrato de prestación de servicio y acta de inicio del supervisor del proyecto

3.3. *Cambio de Imagen*

En el marco del Congreso Nacional de Infraestructura del año 2012, la entidad presentó el nuevo logo de la entidad el cual debe ser implementado tanto por el concesionario como por la interventoría. Dentro de la ejecución de la auditoria se pudo evidenciar impresión en la papelería y demarcación en vehículos con los logos de la Agencia Nacional de Infraestructura.

4. MARCO LEGAL

A continuación se relacionan los criterios de auditoría (marco legal, actos de regulación internos aplicables y contratos inherentes):

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 1 y 2.
- ✓ Ley 14 de 1975 art. 12 (por la cual se reglamenta la profesión de Técnico Constructor en el territorio nacional.)
- ✓ Ley 64 de 1993 (por el cual se modifica la Ley 14 de 1975 que reglamenta la profesión de Técnico Constructor en el Territorio Nacional).
- ✓ 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
- ✓ Resolución 318 de 2009– Guía de Interventoría y de Supervisión de Concesiones-INCO
- ✓ Especificaciones generales de construcción de carreteras- INVIAS.
- ✓ Contrato de Concesión.
- ✓ Contrato de Interventoría.
- ✓ Disposición que obliga la actualización de SIINCO Pliego de condiciones -Funciones Técnicas

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO⁶; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 7- Antecedentes informes anteriores

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	0	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	0%	No tiene hallazgos vigentes a 15 de Nov.

Tabla 8 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA	Revisado Orfeo y SIINCO, no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica

⁶ Sistema de gestión documental interno

NACION		
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar RESPUESTA A SOLICITUDES	No aplica
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control.	NA
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	No tiene inicio de investigaciones Disciplinarias	NA
OFICINA DE CONTROL INTERNO	No tiene plan de Mejoramiento por Procesos	NA

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORIA

6.1. Consideraciones principales de Auditoria

Por gestiones operativas se empezó recorrido por la ciudad de Apartadó con destino hacia la ciudad de Montería. Desde Apartadó, sitio de llegada del avión y punto de partida de la auditoria, se puso a disposición por parte de la firma interventora una camioneta con capacidad para (5) personas, con el objetivo de desplazarse a los sitios del proyecto ya determinados en el PGA⁷. Dicho recorrido se efectuó con el personal de interventoría, verificando puntos denominados "puntos de interés" identificados por la Oficina de Control Interno, a los que son prioridad realizar el seguimiento in situ, y de esta forma evidenciar el manejo técnico efectuado por la interventoría para terminar un recorrido inicial en la ciudad de Montería.

En la ciudad de Montería, se realizó la reunión de inicio de auditoria, exponiendo y dando claridad frente a las diversas labores de auditoria a efectuar y los métodos de recolección de información. Así mismo, se requirió al personal especializado del consorcio interventor, y el cual tiene a su cargo realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, predial, y social) la documentación soporte que valida la actuación realizada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora, y que deben ser soportados dentro de la ejecución de la visita.

Conjuntamente se procedió a definir sitios puntuales para realizar una verificación en terreno, con cada uno de los profesionales y así determinar la idoneidad del personal y verificar cada uno de los controles que estos efectúan en el normal desarrollo de su labor de seguimiento.

⁷ Plan General de Auditoria

6.2. *Desarrollo de Auditoria técnica*

Del día 12 al día 5 de noviembre se realizó visita técnica de valoración al seguimiento realizado por el supervisor e interventoría del proyecto a la concesión transversal de las Américas; este proyecto se extiende a lo largo de los departamentos de la Costa Norte del país, pretendiendo conectar por medio de una red vial unificada, a los países de Panamá, Venezuela y Colombia en un solo corredor exportador y adicionalmente, a la Costa Caribe con la Troncal de Occidente en Cauca y con la Troncal del Magdalena Medio en Ye de Ciénaga. A partir de la estructuración del Proyecto se concluyó que era necesario dividir el corredor en dos (2) Sectores, cada uno a ejecutar a través de un contrato de concesión.

De esta misma forma, debido a la reducción del alcance en la propuesta presentada por el Proponente de Iniciativa Privada, se determinó que el Sector a adjudicar sería el denominado Corredor Vial del Caribe (sector 1) otorgado mediante un proceso de licitación pública. El Sector 1 Corredor Vial del Caribe comprende en su mayoría tramos ubicados en el costado occidental del Proyecto (en las regiones de Córdoba, Antioquia y Chocó), que se conectan a la Troncal de Occidente y algunos corredores centrales en los departamentos de Bolívar y Antioquia que conectan poblaciones de estas regiones con la Troncal del Magdalena.

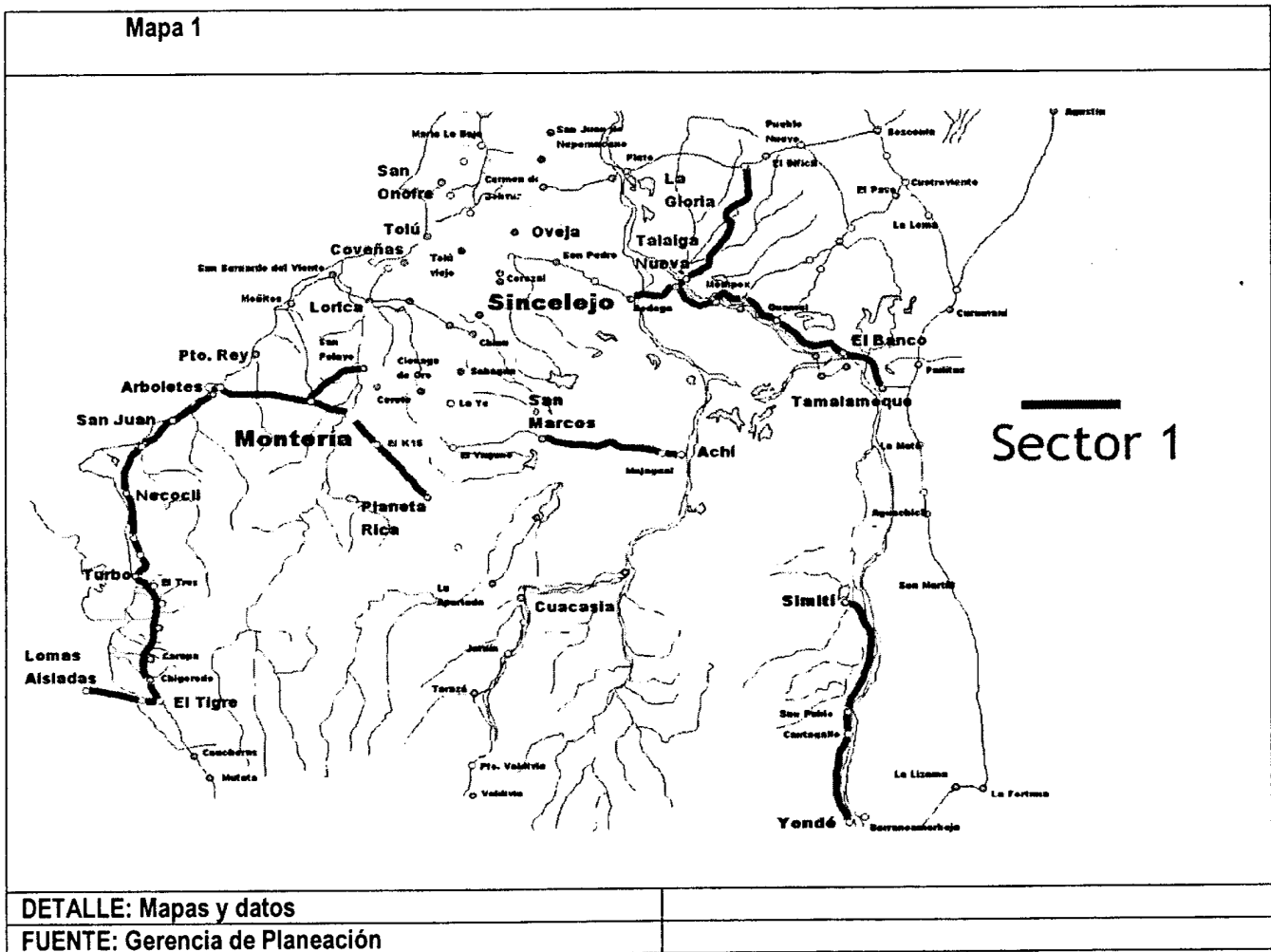
Los siguientes son los Tramos que conforman el Corredor Vial del Caribe:

Tabla 9 – Tramos por Actividades

Construcción Segunda Calzada	Turbo – El Tigre
Construcción Calzada Sencilla	Yondó – Cantagallo – San Pablo - Simití Tamalameque – El Banco Santa Lucía – San Pelayo El Banco – Guamal – Mompo – Talaigua Nuevo Bodega Talaigua Nuevo – Santa Ana – La Gloria (Incluye Puente Talaigua Nuevo – Santa Ana)
Mejoramiento y/o Rehabilitación	San Marcos – Majagual – Achí - Guaranda Turbo – Necoclí – San Juan – Arboletes – Puerto Rey – Montería Planeta Rica – Montería Turbo – El Tigre Lomas Aisladas – El Tigre
Construcción de puente en calzada sencilla	Puente Cacarica sobre río Atrato Puente de Talaigua Nueva (hacia Sta. Ana)
Estudios, diseños y licenciamiento ambiental	Palo de Letras – Cacarica – Lomas Aisladas

El alcance del Proyecto incluye la financiación, la gestión social, predial y ambiental, la obtención de licencias y/o modificación de licencias existentes, la construcción, la rehabilitación de la vía, el diseño y ejecución de obras de mejoramiento de la vía (teniendo en cuenta el manual de diseño

geométrico de carreteras del INVIAS) y la operación, mantenimiento y conservación de todo el sector hasta la obtención por parte del Concesionario del VPIT ofrecido en su propuesta. En el sector 1 del proyecto Transversal de las Américas están ubicados dos peajes (Los Cedros y Purgatorio) en los tramos Puerto Rey – Montería y Planeta Rica – Montería respectivamente y serán ubicados cuatro nuevos peajes los cuales deben ser definidos para su ubicación.



La Etapa Preoperativa de este proyecto, está compuesta por la fase de Preconstrucción y la fase de Construcción. Esta Etapa Preoperativa tiene una duración de cuatro (4) años, al cabo de los cuales se deberá suscribir el Acta de Terminación de la Fase de Construcción.⁸

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 terminará en el momento en que el Concesionario obtenga el valor presente de los ingresos totales correspondientes a los aportes del

⁸ Inicial mente se realizó seguimiento verificado el cumplimiento de los requisitos contemplados en la Sección 2.04 del Contrato de Concesión, la cual permitió el 21 de septiembre de 2012 a la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción por parte del Interventor, la ANI y el Concesionario.

INCO y a los recaudos de peajes (VPIT), siempre y cuando haya cumplido con todas las obligaciones previstas para cada Etapa.⁹

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.¹⁰

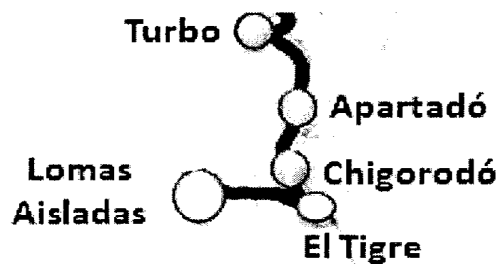
El día 12 de noviembre de 2013, se realizó desplazamiento aéreo desde la ciudad de Bogotá hasta la ciudad de Apartadó, donde se inició recorrido por la **Zona Occidental, del proyecto**, localizada entre: Chocó, Antioquia, Córdoba, más exactamente entre Apartadó, Turbo – Necoclí - Arboletes, Puerto Rey y Montería.

Teniendo en cuenta que para esta concesión la intervención del Corredor Concesionado se hará por tramos, más específicamente por entrega de hitos, esta concesión dió inicio en el punto denominado Lomas Aisladas – El Tigre, en el Hito 1 comprendido entre el K0+000 y el K10+000, donde la interventoría para dar inicio a las obras a realizar en dicho tramo soportó la revisión del cumplimiento de documentación requerida¹¹

A continuación se realizará una breve descripción del seguimiento efectuado conjuntamente con la firma interventora:

El Tigre – Lomas Aisladas: 40km (K0+000 – K40+000) (Rehabilitación)

El Concesionario a través del Contratista El Cóndor S.A.



⁹ Marco financiero de esta concesión.

¹⁰ Pliego de Condiciones – Transversal de la Américas

¹¹ (i) la entrega al Interventor de los Estudios de Detalle del Tramo; (ii) la consecución de la Licencia Ambiental, siempre que las actividades a realizar sobre el Tramo o segmento del Tramo así lo requiera conforme a la Ley Aplicable; y iii) tener el área disponible para la ejecución del Proyecto

Tabla 10 – Descripción del tramo

DESCRIPCION DE TRAMO	COMIENZO	FIN
Tramo 1: Lomas Aisladas - El Tigre (Rehabilitación 40 km)	24-sep-12	23-sep-13
Hito 1 (K 00+000 – K 10+000)	24-sep-12	23-sep-13 (Falta)
Hito 2 (K 10+000 – K 20+000)	24-oct-12	23-sep-13
Hito 3 (K 20+000 – K 30+000)	24-nov-12	23-sep-13
Hito 4 (K 30+000 – K 37+000)	25-dic-12	23-sep-13
Hito 5 (K 37+000 – K 39+913)	19-may-13	23-sep-13 (Falta)

Es necesario precisar que para dichos hitos se expuso por parte de la firma interventora una metodología de recepción de dichos tramos, metodología que debe ser allegada a esta Oficina con especificaciones más completas y que incluya los indicadores para el mantenimiento de dicha estructura; lo anterior se hace necesario, ya que la rehabilitación se efectuó a nivel de afirmado. Dentro de la auditoría a la interventoría se indagó, en que norma se sustenta dicha rehabilitación, y como se recibió el Hito, solicitando que se suministraran los papeles de trabajo.¹²

Como especificación general, según lo evidenciado, para el recibo de hitos en afirmado, se verificaron las explicaciones, las estructuras, obras de drenaje, señalización vertical y seguridad, obras varias, y las Intervenciones sobre puentes.

A continuación se describe el seguimiento a cada Hito, que según lo dispuesto dentro del Plan de Obras, tenía como fecha de terminación el 23 de septiembre de 2013.

Hito 1 (K 00+000 – K 10+000)

Pte. León: Se encontró una inconsistencia asociada a la longitud de la estructura la cual debe ascender a no menos de 9 metros de sección conforme a la obligación contractual, registrándose 15 centímetros menos de longitud aproximadamente. A pesar de que sea mínima la intervención para la rehabilitación esta deberá ser efectuada. Dentro del refuerzo, fueron fortalecidas las protecciones de las pilas, y aunque dicha protección ya quedo sumergida, (colchones), aún no ha sido recibido por parte de interventoría.¹³

Este Hito está siendo evaluado por parte de la firma interventora, ya que fue entregado a ellos mediante oficio dirigido por parte del concesionario N° 2013-120-003682-1 del 23 de septiembre de 2013, y según se estipula en el contrato de la firma interventora, esta cuenta con 60 días para efectuar el recibo de la obra y 5 días adicionales para presentar ante la ANI el informe de terminación de tramos o Hitos

Hito 2 (K10+000 – K20+000) - Hito 3 (K20+000 – K30+000) e Hito 4 (K30+000 – K37+000)

Hitos terminados y recibidos. En la visita de auditoría fue aportado por parte de la interventoría todo el proceso de entrega, evaluación, y acta de terminación de hitos (1,2 y 3) suscritas por el Vicepresidente de Gestión Contractual, el Director de Obra del Concesionario, el Director de

¹² Se recibe por geometría, 3.65 x 2, por conformación de hombros, y por compactación x densidad.

¹³ . Cuando se reciba se debe enviar copia a Control Interno con el cumplimiento

Interventoría, y el Supervisor del Contrato, correspondiente a la rehabilitación en afirmado del K10+000 al K37+000, respectivamente.

Hito 5 (K37+000 – K39+950)

Este Hito está siendo evaluado por parte de la firma interventora, ya que fue entregado a ellos mediante oficio dirigido por parte del concesionario N° 2013-120-003682-1 del 23 de septiembre de 2013, y según se estipula en el contrato de la firma interventora, esta cuenta con 60 días para efectuar el recibo de la obra y 5 días adicionales para presentar ante la ANI el informe de terminación de tramos o Hitos

El tigre – Turbo: 54km (Rehabilitación)

Contratista El Cóndor S.A.,

Construcción de segunda calzada adosada a la existente:

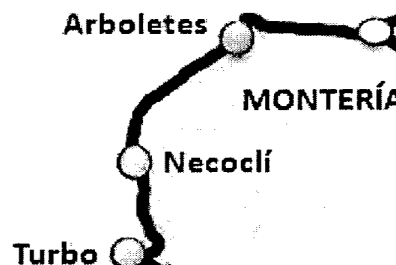


Tabla 11 – Descripción del tramo

DESCRIPCION DE TRAMO	COMIENZO	FIN
Tramo 3: Turbo - Necoclí - San Juan - Arboletes - Puerto Rey – Montería	22-oct-12	31-may-15
Segmento Tramo 3.1: Turbo - Necoclí- San Juan (Mejoramiento 37,5 km)	21-nov-12	31-may-15
Hito 1 - Turbo - Necoclí (PR 15+053 – PR 20+093)	21-nov-12	20-nov-13
Hito 2 - Necoclí- San Juan (K 0+000 – K 10+000)	03-may-13	01-nov-14
Hito 3 - Necoclí - San Juan (K 10+000 – K 20+000)	01-jul-13	12-dic-14
Hito 4 - Necoclí - San Juan (K 20+000 – K 30+000)	19-sep-13	11-may-15

Durante la ejecución del recorrido, fue solicitada a la interventoría su interpretación acerca del alcance de intervención en la calzada existente en el Tramo Turbo – El Tigre, donde según lo evidenciado, el concesionario debe realizar la ampliación de la calzada de acuerdo con la sección típica establecida en el Apéndice A Técnico Parte A Numeral 1.5, que conlleva la ampliación de las bermas a 1,0 metros la interna y 2,5 la externa, como parte de la rehabilitación contratada. Es preciso indicar que según lo expuesto por el concesionario no se considera acertada dicha interpretación para este tramo¹⁴.

¹⁴ sobre este tema, lo cual es sumamente preocupante por la magnitud de los trabajos que implica esta intervención, por lo que se requiere que se actúe con diligencia por las partes. Según lo expresado por la firma interventora, el Concesionario ha manifestado su interés de citar a Tribunal de Arbitramento para dirimir esta diferencia

La firma interventora ratificó nuestra posición y anexó conceptos sobre la aplicabilidad del Apéndice A Técnico Parte A Numeral 1.5 y suministró los documentos pertinentes donde se requiere al concesionario adelantar dicha labor de acuerdo a directrices impartidas por la ANI.¹⁵

Turbo – Montería 152,6km (Incluye construcción en vía nueva, rehabilitación y mejoramiento)
Contratista El Cóndor S.A.

Dentro de este recorrido se pudieron evidenciar grietas y baches a lo largo de la vía que no han sido atendidas por parte del concesionario, sitios donde se ha perdido la demarcación horizontal, y/o no se ha punteado de ser pertinente, falta de mantenimiento en postes kilométricos y del mantenimiento de alcantarillas. Es preciso resaltar que durante el recorrido se evidenció que las microempresas¹⁶ a las que se les ha asignado la limpieza de señales verticales, barandas de puentes y pontones, captafaros y defensas metálicas, rocería, no alcanzan a cumplir con la tarea de mantenimiento rutinario asociado a ellas.

Para este tramo se evidencian temas pendientes que deben ser revisados por parte de la ANI y la necesidad de tomar acciones conducentes a viabilizar un avance dentro de los términos establecidos. Dichos temas son:

1. Definición variante de arbolete
2. Pendiente por confirmar la inclusión de la intervención del Tramo San Juan – Arboletes.
3. Cinco chorros: Según concepto emitido por la CVS dice que se debe reemplazar la estructura por falencias en la sección hidráulica. El contrato indica que se deben ampliar las obras de arte y el Box Culvert.
4. Definición Mantenimiento Tramo San Juan de Urabá – Arboletes.

Se evidenció la construcción de la caseta adicional en la estación de peaje de los Cedros ubicado en el K47+000, peaje que en el momento de la visita presentaba normal funcionamiento en la parte operativa.

Igualmente, se evidenció el arreglo de fallos sobre la primera capa de MDC-2 colocada en las abscisas del K13+ 500 al K14+500, reportado en el informe de interventoría para el mes de septiembre, y donde se observó carencia de la señalización pertinente, así como que están pendientes de realizar por parte del concesionario las reparaciones que se requieran y el box culvert ubicado en este Hito.

Para este sector es necesario resaltar dos falencias que afectan gravemente la seguridad al usuario; la primera de ellas se encuentra encaminada a la falta de señalización integral de todo el tramo y la

¹⁵ ANI mediante comunicación 2012-305-015236-1 del 28 de noviembre de 2012, comunicación 2012-150-001086-1, radicada en la ANI el 26 de diciembre de 2012

¹⁶ Del pr 34 al 36 rocería ruta 9002 y del 1 al 5 a cargo de la cuadrilla de mantenimiento Gestaser de la Costa S.A.S Necoclí – Pto. Rey y Pto. Rey Montería a cargo de la cuadrilla Servicios Multiactivos rocería de la ruta 7401

segunda, asociada al levantamiento de cunetas, ya que al estar por debajo del nivel de la calzada, pueden generar graves accidentes. Se debe requerir al concesionario solicitando el realce de dichas cunetas ya que lo anterior representa un riesgo para la seguridad de los usuarios, comprometiendo uno de los principios fundamentales del transporte establecido en la Ley 105 de 1993 y en el Manual de Drenaje de Carreteras INVÍAS 2011.

El 14 y 15 de noviembre se realizó recorrido por la zona Nororiental, con una longitud aproximada de 153 km, localizada entre Cesar, Bolívar y Magdalena. Se inició recorrido desde la ciudad de Montería, Magangué, La Bodega, Mompos, Guamal, Banco, Tamalameque, continuando Talai-gua Nuevo, Santa Ana, La Gloria, conectando la Troncal del Magdalena Medio con la Troncal de los Contenedores.



Tabla 12 – Descripción del tramo

NOMBRE DE TAREA	COMIENZO	FIN
Tramo 8: Tamalameque - El Banco (Calzada nueva 28 km)	23-abr-13	30-may-15
Hito 1 (K 00+000 - K 10+000)	23-abr-13	23-jul-14
Hito 2 (K 18+000 - K 28+470)	23-abr-13	20-ene-15
Hito 3 (K 10+000 - K 18+000)	25-jun-13	30-may-15

Tamalameque – El Baco 28,47km

Construcción Calzada sencilla estipula el contrato

En relación con la descripción de condiciones generales de los 3 hitos, se presentan las siguientes apreciaciones:

1. Se están generando reparaciones en la calzada existente en varios puntos con material Granular, en casos que debe realizarse con mezcla.
2. Se presentan atrasos según la programación reportada generalmente por falta de inicio en la colocación de subbase, base (hito 1) y actividades de explanación, y obras hidráulicas (hito 3)
3. Según la relación de equipos presentados en el ítem 3.3.6.5 y lo evidenciado en visita es claro, que la maquinaria provista para la ejecución de la obra es escasa y presenta tiempos de inactividad prolongados.
4. Se realiza en varios sectores que se encuentran en afirmado, compactación sin material granular.

5. La interventoría en varias ocasiones ha oficiado al concesionario para que se ajuste el cronograma, más se debe requerir para que adopten todas las medidas pertinentes, recurso humano, físico, financiero, que garantice el adecuado cumplimiento de las obras en los términos establecidos en el contrato.
6. La firma interventora debe generar un pronunciamiento respecto al alcance denominado como "Vía Nueva", ya que el concesionario, lo que se encuentra ejecutando es el mejoramiento de la vía existente, utilizando el mismo trazado y con pocas obras hidráulicas a pesar de que la vía colinda con el río Magdalena.

Tabla 13 – Descripción del tramo

NOMBRE DE TAREA	COMIENZO	FIN
Tramo 9: Talaigua Nuevo - Santa Ana - La Gloria (Mejoramiento 58 km)	23-oct-12	31-may-15
Hito 1 (K 37+000 – K 47+000)	23-oct-12	20-ene-14
Hito 2 (K 47+000 – K 57+000)	20-feb-13	20-may-14
Hito 3 (K 57+000 – K 67+000)	20-jun-13	17-sep-14
Hito 4 (K 27+000 – K 37+000)	18-oct-13	25-ene-15
Hito 5 (K 17+000 – K 27+000)	25-oct-13	31-may-15

Talaigua Nueva – Santa Ana – La Gloria (Mejoramiento)

Dentro del recorrido efectuado con el ingeniero residente del tramo se pudieron evidenciar algunos deterioros por daños superficiales y falta de rocería en algunos sectores los cuales serán referenciados en las conclusiones del presente informe; aunado a esto, es evidente en varios sectores la falta de conformación con material en sitios críticos.

El avance estimado en el Hito 1, Santa Ana – La Gloria (K37+000 – K47+000), es el que genera mayor preocupación ya que según lo reportado en la programación debería ir en un avance aproximado del 75% y según lo evidenciado no se lleva la mitad de eso.

En cuanto al Hito 2, es preciso resaltar que se lleva un avance en explanaciones, a diferencia del hito 3, en el que no se ha empezado la ejecución de la obra.

El Banco – Guamal – Mompo

Dentro del alcance del contrato el tramo la Bodega -Mompo quedó Mejoramiento y Rehabilitación en calzada sencilla; es preciso tener en cuenta para este tramo:

1. Variante el Banco: 6 kilómetros los cuales tendrían impactos ambientales por el cruce de varios cuerpos de agua; aunado a esto está por definir a cargo de quien estaría a cargo su construcción.

2. Por Ola Invernal se inundó la vía sobrepasando el terraplén existente; por tal motivo, se suscribió el convenio 092 de 2012 con el fondo de adaptación, con el objeto de realizar y atender puntos críticos, ocasionados por el fenómeno de la Niña 2010 – 2011.

6.3. Verificación Documental de la Visita

Como parte inicial de los trabajos de auditoría, el día 13 de noviembre de 2013, se realizó reunión en las oficinas de la interventoría, donde se expuso el PGA previsto para esta visita y dando claridad a la labor de auditoría a realizar por parte de la Oficina de control Interno, exponiendo los alcances y objetivos de la misma con el cronograma de visita a obra y la documentación a presentar en oficina.

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

1. Administrativo: Componente necesario e idóneo para el correcto funcionamiento de la interventoría dentro de un marco asociado a una adecuada implementación de un sistema de Gestión de Calidad y de un personal idóneo que garantice un adecuado seguimiento de todas las funciones ejecutadas por el contratista; estableciendo 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 es fundamental, la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales y/o que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo unos criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones apropiadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Social: Este componente permite verificar el adecuado seguimiento que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante el seguimiento al Plan de Gestión Social Básico y cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, seguimiento 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 implica la realización de 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 conclusión del contrato de interventoría.
4. 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.
5. Financiero: La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del manejo financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento del manejo de recursos a través de la fiducia establecida para el respectivo contrato de Concesión. Por otro lado permite verificar el estado del proyecto en relación a los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos

por presupuesto Nación, realizando un balance, en términos de ingreso la duración del periodo concesionado.

Se presenta en el capítulo 7 del presente informe la MED de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) a valorar por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de obra de la interventoría, localizadas en la ciudad de Montería – Córdoba.

Es importante mencionar, que dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) de buenas prácticas (BP) y papeles de trabajo (FM) que la oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED). Para ello, una vez tabulados e ingresados los diferentes parámetros y calificaciones que se pudieron medir en el transcurso de la auditoría, se presentan las mejoras obtenidas por la firma interventora en los 3 meses siguientes a la visita, para efectuar mediante FM 29 y posterior auditoría la implementación de acciones que subsanen las observaciones presentadas.

Dentro del seguimiento efectuado a la parte Administrativa, más específicamente al cumplimiento del personal se puede destacar:

Como parte de las labores de la Auditoría programadas, se realizó revisión por parte del Auditor, al personal mínimo dispuesto en el capítulo III de la minuta del contrato y probado mediante oficio N° 20122000045911 de abril 10 de 2012 por parte de la Vicepresidencia de Estructuración y Adjudicación, y que actualmente se tiene la Interventoría dentro del desarrollo de su contrato en el proyecto carretero Transversal de las Américas. Derivado de este seguimiento se presentaron algunos cambios no soportados por parte del consorcio interventor que se relacionan en las conclusiones del presente informe. En cuanto a cumplimiento de perfiles, el resultado de la revisión arrojó el cumplimiento del personal mínimo requerido y de la dedicación que se dispuso a los profesionales evaluados.

En cuanto a la idoneidad del personal, es preciso indicar que la firma consorciada Consorcio Interventoría Transversal de las Américas, cuenta con el personal necesario e idóneo, para el manejo de los temas propios de su labor como garante ante el Estado de un contrato de concesión de esta magnitud; haciendo la salvedad que es necesario reforzar el seguimiento técnico (ingenieros residentes y/o inspectores) en dos tramos específicos: El Tigre – Necolí y Mompox – Tamalameque.

Es importante que se realicen al interior de la interventoría, charlas o capacitaciones generadas por los mismos especialistas del proyecto, toda vez que ello genera un valor agregado a nivel de los conocimientos que todo el equipo debe contar para el buen desarrollo de las labores de la interventoría. Estos espacios deben ser programados por la dirección de interventoría y documentados convenientemente tal y como lo exigen los lineamientos de calidad.

Se presentaban los informes mensuales asociados al cumplimiento del contrato, algunos con fecha extemporánea pero a partir de septiembre de 2013 se ajustaron las fechas para su presentación, es pertinente que el supervisor del contrato verifique que el informe correspondiente al mes de octubre, se haya radicado dentro de los términos establecidos en el Capítulo IV, sección 4.0.2 "Informes mensuales".

Dentro del seguimiento efectuado a la parte técnica se puede destacar:

En la generación de información e indicadores técnicos se evidencia un adecuado seguimiento al avance presentado en cada uno de los hitos contractuales donde se verifica por parte de la firma interventora que se lleva por hito: 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 para esta dependencia es importante la verificación de la información reportada por la firma interventora a la Agencia Nacional de Infraestructura en los porcentajes de avance de obra, y de cómo es la construcción de los mismos. Para ello se realizó verificación de los porcentajes presentados en el informe, dentro del capítulo N° 3, donde para el tramo 3 hito 1 (ítem 3.3.3.2) El avance estimado en el Hito 1, se referencia: en explanaciones es del 100% en sub-base y base del 99%, en pavimentos y geotextiles es del 94%, en estructuras y obras de drenaje del 98%, señalización y seguridad vial del 85%, en obras varias del 92% y en intervención de puentes (Río Cirilo) del 95%; para un avance promedio del 95%.¹⁷

Dentro del cuadro presentado no se estipuló el porcentaje de peso de cada uno de los ítems en el consolidado final, y parece que tan solo es un promedio de avance generalizado de todos los ítems relacionados. Para la Oficina de Control Interno es necesario que se presente, el cálculo porcentual realizado por parte de la firma interventora, donde se describa el peso de cada elemento en el porcentaje de avance final, ya que no pesa igual la explanación a la postura de carpeta.

Por otro lado, es de resaltar, que el informe mensual realiza un adecuado seguimiento a factores asociados a la calidad de la obra ejecutada como es, la caracterización de los agregados pétreos, fuentes de materiales, caracterización del asfalto, caracterización de la mezcla asfáltica, equipo en la obra, y personal en obra. También es importante destacar el seguimiento efectuado a indicadores de estado como: indicadores de estado, indicadores con frecuencia diaria y permanente como (baches, asentamientos y fisuras, señalización vertical, líneas blancas, amarillas y tachas, iluminación, drenaje superficial, longitudinal y transversal).

¹⁷ Se indica que el porcentaje de los hitos de determina con el factor de incidencia que definió el concesionario, mas no se especifica cual es

Es necesario destacar, que como conclusión arrojada en la presentación de dichos indicadores, se denotan fuertes falencias en la relación de observaciones reportadas y subsanadas por parte del concesionario. Se debe requerir para que dentro de los plazos contractuales realice el adecuado cumplimiento so pena de inicio de los mecanismos contractuales por incumplimiento

En el seguimiento que se le realiza a los vehículos del concesionario descrito en el capítulo 5 ítems del 5.2 del informe mensual de interventoría, es necesario precisar que aunque se realiza un seguimiento al carrotaller, grúas y ambulancias dicho seguimiento se realiza al número de atenciones presentadas en el periodo auditado, más se debe fortalecer el seguimiento al cumplimiento contractual de cada uno de los equipos como lo es la dotación, fechas de calibración, reposición requisitos propios de la operación como soat, pase, seguros, etc.

Aunque en fase de construcción no se especifican tiempos de respuesta por parte de estos equipos, y en el Contrato de Concesión no se establece un equipo mínimo, se debe verificar por parte de la interventoría ítem aplicable al Indicador O1 Incidentes, Accidentes, Emergencias, el cual establece, que para la Etapa de Operación Preliminar, el número de eventos no respondidos por el concesionario debe ser "Ninguno", para ello es pertinente verificar que los puntos donde se encuentran los equipos de atención sean los idóneos, claro ejemplo de ello, son los equipos que se encuentran en la bomba la Chinota cuando a criterio de esta dependencia pudiesen estar en un punto más central como Turbo.

En el seguimiento que se le realiza a la accidentalidad descrita en el capítulo 5 del informe de interventoría, ítem 5.5, se enfoca a la presentación de estadísticas de accidentalidad más no de acciones tendientes a disminuir la frecuencia y la característica más presentada. Para ello, el mencionado informe debe contener aspectos de análisis y conclusiones que permitan a la Entidad tener insumos importantes para generar las soluciones asociadas a disminución

Por otro lado, se debe complementar el seguimiento efectuado a la POLCA, y el cual se encuentra descrito descrito en el ítem 5.6.3.2 del informe de interventoría, donde se evidencie el seguimiento al equipo mínimo que debe ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, según el Apéndice A Técnico - Parte B numeral 4.4.8, y la calibración de equipos como los alcosensores, y equipos de detección de velocidad.

Dentro del seguimiento efectuado a la parte social se puede destacar:

Se presenta un seguimiento adecuado en el contenido reportado en el informe social y en el personal referido al cumplimiento de dicha obligación. Se realizó verificación al seguimiento que se efectúa por parte de la interventoría a programas como:

1. Programa atención a usuarios donde se evidenció que se debe implementa lista de chequeo de las obligaciones contractuales de equipamiento básico que tiene el concesionario en las 8 oficinas fijas y 1 móvil.

2. Programa vecinos donde 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.
3. Programa Comunicar: Aunque existen unos medios definidos para atender a la comunidad se hace necesario realizar un sondeo de si estos están al alcance de la población.
4. Programa de Movilidad Segura: Se presentaba incumplimiento, se verificó la gestión por parte de la interventoría en conminar al concesionario. Hoy se cumple con la distribución semestral de afiches relacionados con el proyecto de concesión, en sitios de importancia. Se debe verificar el tiraje del material entregado, garantizando el cumplimiento mínimo. Se debe verificar el cubrimiento total de este programa en los tramos contractuales.
5. Programa iniciativas: el formato de seguimiento a iniciativas no se ha firmado FPSB09 y FPSB10
6. Dentro del seguimiento al PGSB, se evidenciaron Invasores en la franja de derecho de vía, en el sitio de los puentes Las Pozas y Limoncito.

Seguimiento a estaciones de Peajes:

Aunque dentro del recorrido efectuado no se pudo realizar el seguimiento técnico, operacional y financiero que se efectúa por parte de la interventoría, se pudo evidenciar que el concesionario se encuentra operando bajo condiciones normales las estaciones de Peaje Cedros y Purgatorio en los PR47+000 y PR32+600 respectivamente.

Dentro de la auditoria se solicitaron los formatos de seguimiento a infraestructura de la estación, periféricos de vía, planta, sistemas; se evidenció que estos deben ser complementados según las recomendaciones que se encuentran inmersas dentro de las conclusiones del presente informe.

Dentro del seguimiento efectuado a la parte predial se puede destacar:

Según lo reportado en la ejecución de la MED con los profesionales a cargo del seguimiento predial por parte de la interventoría, a la fecha se requieren intervenir 2.862¹⁸ predios en los once tramos contratados como vía nueva o mejoramiento, donde se puede destacar que, el tramo Turbo - El Tigre, es el que presenta mayor requerimiento predial. Es necesario resaltar que de los predios referidos tan solo se tienen 25 predios titulados a nombre de la ANI.

Debido a la alta demanda predial en el tramo señalado¹⁹ se debe replantear la adquisición predial para la Segunda Calzada Turbo - El Tigre; por tal motivo, es preciso requerir al concesionario que presente un informe pormenorizado del trazado que genera las cantidades reportadas en la Gestión Predial del Proyecto, y se presenten otras alternativas, menos onerosas al Estado. Es necesario

¹⁸ Según lo evidenciado en la visita, es preciso requerir al concesionario para que agilice el proceso de adquisición predial, lo anterior a que tan solo falta año y medio para la culminación de la Fase de Construcción, la gestión actual no es coherente con el número de predios requeridos en el lapso faltante.

¹⁹ Turbo - El Tigre

precisar que para este tramo se deben adquirir 853 predios y según lo evidenciado se tienen 16 predios con promesa de compraventa por \$1.818'176.989, de las cuales se ha pagado en promedio el 50%. Llama la atención que para este tramo aún se encuentra pendiente por licenciamiento ambiental y por ende de diseños definitivos, es por tal razón que la gestión que se realice por parte del Concesionario en este tramo, está a su cuenta y riesgo.

Es preciso indicar, que en la subcuenta predial se tienen disponibles \$33.000 millones de pesos, más ofertados se tienen aproximadamente \$27.000. Para asegurar el cumplimiento de la gestión predial, el concesionario solicitó recursos adicionales por una suma aproximada de 250 mil millones a la Agencia Nacional de Infraestructura, solicitud que se efectuó sin tener todos los avalúos que soporten la cifra solicitada.²⁰

Para poder generar un indicador de seguimiento a la evaluación que la interventoría realiza a las carpetas de los 25 predios ya adquiridos, se solicitaron los papeles de trabajo generados para la revisión de los documentos inmersos dentro de cada carpeta, más se informó por parte de la interventoría que el concesionario aun no las ha suministrado; esto no permite que se realice la respectiva verificación de cumplimiento documental por parte de la interventoría previo al envío a la Agencia Nacional de Infraestructura.

Es importante señalar, que el día 18 de septiembre de 2013, se realizó el otrosí N°2, el cual cambió el contrato básico suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Vías de las Américas SAS; dicho documento modificó básicamente: eliminar 11 km de construcción de segunda calzada en el tramo Turbo – El Tigre, incorporar dentro del tramo San Juan de Urabá – Arboletes, la actividad de Rehabilitación en 16,1 km, con un plazo de 18 meses a partir de la suscripción del otrosí, elaborar los estudios y diseños definitivos Fase 3 de la segunda calzada entre Montería y El Quince.

Dentro del seguimiento efectuado a la parte financiera se puede destacar:

Se realiza un adecuado seguimiento por parte de la firma interventora a ítems como: Ingresos totales acumulados por peajes, recaudo fondo de seguridad vial, TPD acumulado, cifras estadísticas diarias de tránsito, recaudo, exentos ley 787, y proyección del tráfico.

Dentro del informe mensual se lleva un registro del seguimiento que se adelanta a las subcuentas del patrimonio autónomo, disgregadas así: subcuenta de predios, subcuenta de servicio de la financiación, subcuenta de interventoría, subcuenta de divulgación, y subcuenta construcción puente Cacarica.

Dentro del seguimiento que se realizó por parte de la interventoría a la firma concesionaria y dispuesto en el informe mensual dentro del Capítulo X, y corroborado en las oficinas de la Interventoría, al comportamiento que presenta el valor presente de los ingresos totales VPIT descrito en el contrato de concesión sección 12.1, la cual corresponde a la oferta presentada por el

²⁰ Según Cuadro de información predial suministrado por la firma interventora en el desarrollo de la visita

concesionario, y calculada basada en dos criterios básicos, como son el Valor Presente de los recaudos por Peajes y los aportes INCO hoy ANI; se pudo apreciar que este componente llamado VPIT sería alcanzado aproximadamente al finalizar la etapa Preoperativa²¹, lo que implica que no habría etapa de Operación, ya que al alcanzarlo señala la terminación del vínculo contractual siempre y cuando se cumpla con todas sus obligaciones contractuales

$$VPIT = \Sigma \text{APORTES ANI} + \Sigma \text{PEAJES}$$

Lo anterior se sustenta ya que según lo dispuesto por el director de la interventoría, los aportes de la Nación ya ascienden, casi al 68% del total, más el valor producto de la proyección en el recaudo de los peajes, permite llegar a la conclusión antes descrita.

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 de la Concesión para con 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 desempeño de sus funciones, estas listas de chequeo son parte de la Matriz de Evaluación de Desempeño, elaborado por la oficina de Control Interno.

6.5. Verificación del cumplimiento de Obligaciones de interventor y supervisor

Ver conclusiones y recomendaciones

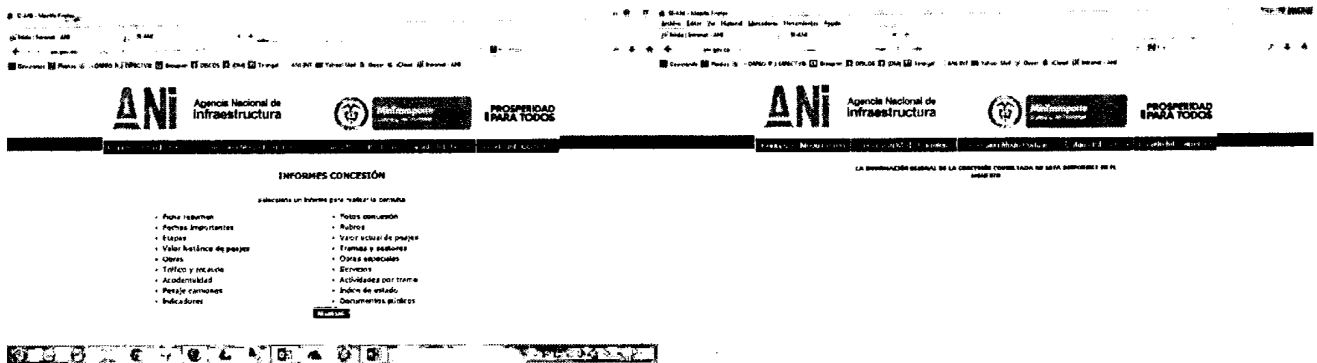
6.6. Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO

El SIINCO es el Sistema de Información de la Agencia Nacional de Infraestructura que permite administrar, gestionar y consultar la información de la operación de las concesiones en los tres modos: Carretero, Férreo y Portuario. Este sistema informativo cubre desde la definición de políticas en materia de reportar, recopilar, procesar información hasta la elaboración, por medio de informes de gestión y respuestas a órganos de control.

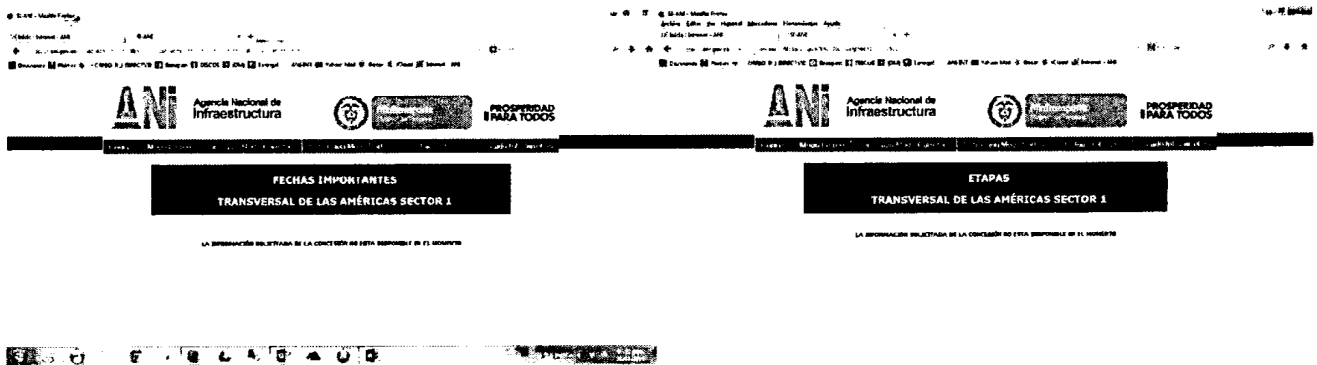
Es por este motivo, que es de vital importancia la realización de una evaluación a la información que allí se suministra de concesiones de primera, segunda, tercera generación y nuevos proyectos de concesión, esto con el objeto de detectar falencias, y proponer acciones correctivas. Dentro del desarrollo de la Auditoría se procedió a la revisión de los datos suministrados en la página del SIINCO, mas no se tuvo acceso para revisión de la información aportada por la interventoría.

²¹ 30 de mayo de 2015

Impresión Digital SIINCO 1



Impresión Digital SIINCO 2



6.7. Verificación hallazgos de la CGR y de la Oficina de Control Interno.

Revisados los informes se evidencia que es la primera evaluación que se realiza a la supervisión y de interventoría de esta concesión por parte de la Oficina de Control Interno y que las acciones de mejoramiento que se encuentran en curso son por parte de CGR.

6.8. Actuaciones por parte de los órganos de control disciplinario y penal (CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO, PROCURADURIA, FISCALIA)

Revisado la relación de procesos disciplinarios remitidos por esta dependencia al Grupo de Control Interno Disciplinario no se encontró un proceso abierto a la concesión Ruta del Sol II.

6.9. Desarrollo Matriz de Evaluación

Se presentan a región seguido en la Tabla No.14, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y

obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental realizada.

La conclusión analítica realizada 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 de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones

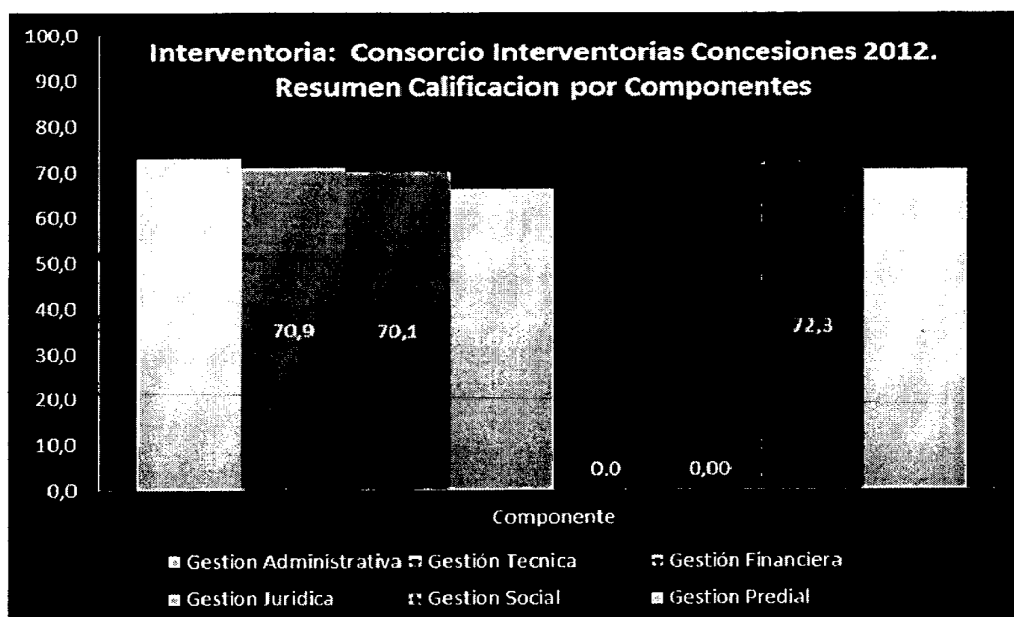
Tabla 14 – MED



Nombre Proyecto Concesión	TRANSVERSAL DE LAS AMERICAS
Nombre Interventoría del proyecto	Americas
No. Contrato Interventoría	020 de 2012
Fecha de Evaluación	del 12 al 15 de noviembre de 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		0-20 Muy bajo	21-40 Bajo	41-60 Medio	61-80 Alto	81-100 Muy Alto
01	Gestion Administrativa				73,00	
02	Gestión Técnica				70,90	
03	Gestión Financiera				70,14	
04	Gestion Juridica				66,33	
07	Gestion Social				72,32	
08	Gestion Predial				70,50	
Promedio General =		70,53				

Grafica 1 – MED



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 realizar, a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto.

Es importante 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 – se debe diligenciar el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida por correo electrónico al funcionario jleon@ani.gov.co, para su revisión y aprobación

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

1. No obstante que el contrato de interventoría No 020 de 2012 suscrito ente la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Interventoría Transversal de las Américas, Capítulo IV, sección 4.0.2 "Informes mensuales", establece que el interventor deberá suministrar al supervisor de la Agencia Nacional de Infraestructura un informe mensual dentro de las dos primeras semanas de cada mes, según lo evidenciado se estaban presentando posterior a esta fecha, como es el caso, el informe correspondiente al mes de junio de 2013, se radicó el 19 de junio mediante Rad ANI 20134090284232; el del mes de julio de 2013, se radicó el 20 de agosto mediante Rad ANI 20134090328792; lo anterior denota falta de seguimiento por parte de la supervisión de la ANI, ya que no se ha pronunciado sobre las fechas de presentación y su posible incumplimiento.
2. Para todos los formatos de revisión a vehículos en la parte operativa se debe incluir en sus formatos de verificación:
 - a. Vehículo: SOAT, fecha de compra, medidores (niveles), emblemas, dotación, ARP, revisión técnico-mecánica (gases), descripción del personal (Oficiales, Sub-oficiales, médicos, enfermeras, paramédico), si el servicio se encuentra delegado y empresa a la cual se le delegó.
3. Dentro de la verificación realizada a los formatos de casetas de peaje se debe incluir en los formatos: Delegación del servicio en el recaudo, relación de cada uno de los libros (registro de dineros personales, libro control de boletería manual, informe de evasores por turno, control de consignaciones interna, libro de novedades, control fondos de recambio, control

- dinero cajas menores) bien sea que se lleve en físico o por sistema, garantizando su adecuado diligenciamiento y stock.
4. Se debe verificar el cumplimiento contractual del CCO el cual estaba dispuesto para entrega para el 22 de mayo de 2013, y según lo presentado por la interventoría se presentan observaciones que tienen que ser verificadas en su cabal cumplimiento como: arreglo del pavimento asfáltico en la zona de parqueaderos, solucionar el problema generado por las columnas de la estructura del techo de parqueaderos, terminación de la caseta de la planta eléctrica y de esta forma firmar el acta de entrega.
 5. Se debe anexar el seguimiento realizado a la página Web del concesionario www.transversaldelasamericas.com, donde se verifique la divulgación de los aspectos importantes de la concesión: valores de las tarifas de peaje, normatividad, ubicación del Centro de Control y Operación, áreas de peaje, mapas de localización, noticias sobre el progreso de las obras, entre otros.
 6. Se tienen observaciones en la revisión efectuada por la Interventoría a las Grúas y carro taller como:
 - a. General: Estado de luces, emblemas, licuadoras y flachers, capacidad de carga, izado, arrastre.
 - b. Vehículo: radio móvil, y herramientas entre otras, como: Llave de Pernos, Porta Placa, Juego de llaves mixta 14 piezas, Alicates de Combinación de 8", Hombre solo de 10'', Juego de destornilladores (Estrella y Pala), Juego de llaves Bristol en Pulgadas, Extintor multipropósito de 10lb, Cinta Aislante, Cable N°12, Gato de 30 Toneladas, Boquilla para inflar llantas, Conos de 70cm, Copa de Ruedas
 7. No se evidencia por parte de la Interventoría el registro a la revisión efectuada a la accesibilidad a los equipos, reglamento Interno de Trabajo, Manual de Funciones-procesos.
 8. En el informe jurídico no se especifica el cumplimiento en la ampliación de la póliza, posterior a la suscripción del otrosí N°2
 9. Teniendo en cuenta la época de invierno, es pertinente requerir al concesionario para que se contraten los recursos humanos adicionales que sean pertinentes para cumplir con los requisitos mínimos en el mantenimiento rutinario. Lo anterior se evidencia en las falencias evidenciadas en el mantenimiento de obras de drenaje, rocería y pintura en los puentes.
 10. Se recomienda incluir dentro del seguimiento efectuado, el cumplimiento de los ciclos de los recursos del concesionario para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo). Según lo estipulado por la Ley Colombiana.
 11. Se debe realizar, documentar y anexar el seguimiento que se efectúa al equipo de control de calidad interno del Concesionario, el cual verifica las funciones de control de las actividades de los subcontratistas.
 12. El tema de los indicadores y análisis estadísticos es una herramienta gerencial que debe ser utilizada por las interventorías de la ANI. Se recomienda al Consorcio su aplicación dentro de los informes presentados a la ANI, que redundarán en el fortalecimiento del contenido de la información presentada
 13. Se debe presentar ante la oficina de Control Interno la metodología aplicada para la recepción de los hitos inmersos dentro del sector denominado Lomas Aisladas - El tigre, donde se incluyan los indicadores para el mantenimiento de dicha estructura, lo anterior se hace necesario, ya que la rehabilitación se efectuó a nivel de afirmado.

14. Aunque se evidencia observancia por parte de la interventoría en la generación del concepto y remisión a la ANI sobre cumplimiento en lo dispuesto a permisos temporales, se debe realizar formato de verificación de consecución de requisitos estipulados en la resolución 063, donde se evidencie el seguimiento de toda la documentación presentada por los peticionarios, y así generar una adecuada verificación de requisitos antes de emitir el proyecto de resolución para que la Agencia Nacional de Infraestructura oficialice el eventual permiso temporal.
15. De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 1, ítem 7.4, la interventoría debe poner a disposición del desarrollo del contrato (sistemas de gestión de proyectos, plataformas web, recursos de seguimiento en tiempo real, etc.), entre otros. La interventoría, no cuenta con una visual en tiempo real de las estaciones de peaje, que permitan evidenciar a la Agencia Nacional de Infraestructura claramente la relación de cada vehículo por categoría en cada carril, con el fin de verificar los datos de tráfico reportados por el concesionario. Adicionalmente, no cuenta con página WEB en la que la entidad pueda en cualquier momento, observar informes de toda índole y visualizar en video en tiempo real situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto.
16. Se debe solicitar usuario y clave para realizar la actualización de la página de SI-ANI, la cual presenta desactualización en su contenido.
17. Se debe realizar una verificación de la cantidad y estado de la maquinaria para ejecución de obra que se encuentra a disposición por parte del concesionario en la Zona Nororiental con sede en Mompox, y de ser pertinente requerir al concesionario para que disponga del equipo necesario que garantice el cumplimiento del contrato.
18. Es pertinente prestar mayor atención al proceso constructivo que se ejecuta en todos los tramos, lo anterior teniendo en cuenta que a diferencia de otras concesiones esta concesión no tendrá etapa de operación, lo que puede conllevar que el concesionario lo vea como la ejecución de una obra pública.
19. No se elaboró y actualizó una ficha técnica del proyecto de acuerdo con las orientaciones de la ANI en este sentido, deberá ser entregada en el informe mensual y con contenido claro y didáctico, para todos los fines informativos del estado actual del proyecto.
20. La interventoría debe implementar procedimientos de control en formatos que garanticen seguimiento, sobre la señalización de obra que instala el concesionario, toda vez que durante la ejecución de obras, ya sea de construcción o mantenimiento, la operatividad de la vía se ve drásticamente reducida y las situaciones de peligro se incrementan por la interacción con maquinaria de construcción y obreros.
21. Se debe realizar verificación de la señalización de aproximación a estaciones de peaje, de acuerdo a lo estipulado en el manual del INVIAS, como (SR01, SR36, SR30, SR25, SP53, SI05)
22. La actualización y retroalimentación para todas las áreas debe ser una constante continua para todo el personal de la interventoría. Se deben reforzar los espacios de capacitaciones y de charlas con mismo personal especializado de la interventoría, hacia todo el personal de campo que desempeña sus funciones importantes de vigilancia y control. Las interventorías integrales deben tener esta retroalimentación y actualización de conocimiento en beneficio del mismo proyecto y de la organización interventora.

23. Los informes presentados por la firma interventora, aunque presentan la totalidad de información requerida por parte de la agencia Nacional de Infraestructura en capítulos conceptualmente bien soportados, son informes robustos con más de 1000 folios. Es importante tener en cuenta los aspectos de optimización y de mejora gerencial que se deben aplicar al interior de los informe citados, generando en un informe ejecutivo donde se reporten los principales avances de obra y situaciones relevantes dentro del mes en revisión, aplicando para ello los lineamientos contenidos en la cartilla para informes de Interventoría que se puede consultar en los documentos contenidos actualmente en la página WEB de la entidad.
24. Se debe tener una metodología establecida por el interventor para la revisión de los temas de los recursos con que dispone el concesionario para el tema de primeros auxilios y ayudas mecánicas a los usuarios de la vía. Se propone que exista un tipo de procedimiento establecido por la interventoría.
25. Aforo y recaudo Tener en cuenta y estructurar una metodología organizada, con indicadores, gráficas y elementos gerenciales que permitan llevar trazabilidad al tema de evaluación de riesgos de las importantes tareas de seguimiento en éste componente.
26. Aunque se cumple con el personal mínimo requerido para el desarrollo del contrato dispuesto en la minuta del contrato de concesión Capítulo III, producto del desarrollo de la visita se pudo evidenciar que los recursos humanos asociados a los tramos El tigre- Necoclí y Mompox – Tamalameque, son insuficientes, por tal motivo haciendo uso expreso del literal (g) del documento referenciado²² es preciso asegurar con un inspector en cada tramo el cual permita reforzar el seguimiento que se realiza por parte de la firma interventora.
27. Se encuentra pendiente por recibir, por parte de la firma interventora, el Puente Leon.
28. La firma interventora debe generar un pronunciamiento respecto al alcance denominado como “Vía Nueva” en el sector de Tamalameque – El Banco, ya que el concesionario se encuentra ejecutando es el mejoramiento de la vía existente utilizando el mismo trazado y con pocas obras hidráulicas a pesar de que la vía colinda con el río Magdalena.
29. Para la Oficina de Control Interno es necesario que se presente, el cálculo porcentual realizado por parte de la firma interventora, donde se describa el peso cada elemento en el porcentaje de avance final, ya que no pesa igual la explicación a la postura de carpeta.
30. Es preciso tener en cuenta las recomendaciones referenciadas en el ítem 6.3 (Revisión documental), de este documento a temas: técnicos, prediales, sociales y financieros.
31. Se debe presentar una herramienta dedicada a la identificación y previsión de los principales riesgos asociados con el Contrato de Concesión, que permita prever, organizar y realizar acciones frente a la posibilidad de materialización de riesgos y minimización de impactos, además que presente los riesgos asociados al área predial, área social, área financiera, área ambiental, área comercial, área administrativa, área jurídica y regulatoria. Para esto se debe (i) listar cada uno de los riesgos; (ii) explicar en qué consiste cada uno de ellos, (iii) asignar la distribución de los riesgos con base en las obligaciones contenidas en

²² ...El interventor deberá en todo momento contar con los recursos humanos y físicos en cantidad y capacidad y disponibilidad suficientes para dar cumplimiento a sus obligaciones contractuales. En caso que la Agencia considere que estos recursos humanos y físicos son insuficientes para cumplir con estas obligaciones, este podrá solicitar al interventor el reemplazo, incremento o complementación del recurso, sin que esto genere al interventor derecho de solicitar remuneración adicional por parte de la Agencia...

el contrato de concesión, sus apéndices y modificaciones al momento del desarrollo del análisis, y (iv) las actividades que propone llevar a cabo para mitigar su ocurrencia y/o impacto desde su gestión como Interventor

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte del Supervisor,²³

Además de tener en cuenta las observaciones detectadas a la interventoría, para el ejercicio de las acciones a que haya lugar, se presentan las siguientes:

1. De acuerdo a lo estipulado en la guía de interventoría y supervisión, se debe conceptuar y hacer seguimiento a la aplicación de los manuales de interventoría y supervisión.
2. Se debe requerir al concesionario, y autoridad competente para que recoja y se realicen campañas de socialización en el sector de Mompox, ya que se presentan problemas de basuras dentro del derecho de vía.
3. Se debe generar aval del informe mensual por parte de cada una de las áreas de la Agencia Nacional de Infraestructura y de esta forma garantizar el cumplimiento contractual del informe mensual presentado por la interventoría y dar viabilidad del pago de la factura.
4. La Entidad remitió la comunicación 2013-306-012979-1 del 26 de agosto de 2013, en donde ratifica la instrucción para intervenir a nivel de mantenimiento los tramos con pólizas que presentaban caducidad a cargo del INVIAS, con prerequisite de informe del estado en que se encuentra la vía en el tramo en el Tramo Mompox - Guamal – El Banco, pero no aclara si ésta interpretación también cobija los tramos que tienen pólizas con siniestros y que tienen contemplada la intervención a nivel de rehabilitación o mejoramiento.
5. Los cuatro puentes (Azulito, mosquito, las pozas y limoncito), que se realizaron mediante convenio con el fondo de adaptación en San marcos - Majagual se encuentra a cargo del actual consorcio interventor sin ser adicionada, cuando se pagó con recursos del fondo de adaptación. Aunado a esto, es importante resaltar que dichas obras no han sido recibidas y no se ha definido que se va a hacer con los puentes una vez se reciban.
6. En el Hito 1, del tramo que conduce de Santa Ana a la Gloria (K37+000 – K47+000), es el que genera mayor preocupación ya que según lo reportado en la programación debería ir en un avance aproximado al 75% y según lo evidenciado no se lleva la mitad de eso.
7. Aunque para este proyecto se previó una etapa de operación de 36 meses contados a partir de la terminación de la etapa preoperativa, según lo evidenciado y en repetidas ocasiones informado por la firma interventora, dicha etapa no se ejecutaría en el proyecto, lo anterior teniendo en cuenta que el VPIT, sería alcanzado en antes de terminar la fase de construcción.
8. El concesionario no ha atendido es su completitud las observaciones presentadas por la interventoría, con relación a los Estudios y Diseños de Detalle del Tramo El Banco – Tamalameque

²³ En estas observaciones no se incluyen hallazgos ya detectados por CGR y vigentes en el Plan de Mejoramiento Institucional.

9. Revisado el informe de septiembre de 2013 y según lo evidenciado en visita se presenta atrasos en lo programado con lo ejecutado especialmente en la zona que de Mompox conduce a la Gloria, De acuerdo a lo anteriormente expuesto se requiere que el Concesionario adopte las medidas necesarias, para adelantar las actividades que vienen atrasadas y poder cumplir con los avances de obras programados.
10. Solicitar al concesionario el realce de las cunetas y la señalización de piso y vertical que garantice la seguridad al usuario en el tramo que conduce de Arboletes a Montería.
11. En el tramo que de montería conduce a ciénaga de oro se inició en el Hito 3 (K12+000 al K24+000), sin contar con la respectiva acta de inicio del hito.
12. Es necesario verificar que para recibir la rehabilitación a nivel de afirmado, que ejecuto el concesionario, esto debe ser recibido por parte de la firma interventoría con equipos de alto rendimiento.
13. Según lo informado por la firma interventora, y lo evidenciado en visita, es claro que las Obras de construcción no se concluirán satisfactoriamente en la fecha contractual prevista, el 31 de mayo de 2015, por ende se tendría que ampliar la Fase de Construcción, lo que implicaría incumplimiento contractual por sobrepasar la fase Preoperativa y con el agravante que a esta fecha el VPIT ya se habría cumplido.
14. Se presenta observación sobre el cumplimiento del personal requerido y contractual, lo anterior debido a que algunos profesionales, no se soportó el cambio ni la aprobación por parte de la Agencia; lo anterior contraviene lo descrito en la sección 3.02 del capítulo III, del contrato de interventoría:
 - a. La especialista social, Karina Margarita Tamayo, fue cambiado por Liliana Hernandez; y no se soportó aprobación del cambio.
 - b. El Ingeniero Residente Técnico, Edgar Polo, fue cambiado por Carlos Pozo; y no se soportó aprobación del cambio.
 - c. El Especialista en Estructuras, Antonio Merlano, fue cambiado por Jose del Carmen Nieto, y no se soportó aprobación del cambio.
 - d. La ingeniera Auxiliar Ambiental, Marcela Virginia Barros, fue cambiada por Tatiana Pineda, y no se soportó aprobación del cambio.
 - e. El Especialista Forestal, Francisco Campos, fue cambiado por Liliana Oraud, y no se soportó aprobación del cambio.
 - f. Los 5 conductores del proyecto, fueron cambiados y no se soportó la aprobación de los cambios.
15. Se debe requerir al concesionario para que respecto de los hitos que tienen fecha para inicio 2015 se mantenga un adecuado mantenimiento por seguridad vial y continuidad al usuario, y de esta forma no permitir el deterioro de dichos hitos, esperando hasta su rehabilitación.
16. Al no contar con una interventoría desde el inicio del contrato de concesión, afecto sustancialmente en el cumplimiento de la presentación de los diseños por parte del concesionario, ya que según lo evidenciado la firma interventora conto con poco tiempo para la revisión y hasta la fecha se siguen objetando la mayoría de los diseños presentados propios de la etapa de preconstrucción
17. En los sectores donde se realizó conformación del afirmado, es necesario que el concesionario ejecute de manera constante las labores que le corresponden, para garantizar

una adecuada transitabilidad y seguridad al usuario mientras se ejecuta la rehabilitación de la vía.

18. Debido al invierno que azota la zona de Mompo, es preciso conminar al concesionario para que reconforme y adicione material pétreo en los sitios críticos.
19. No se ha realizado la actualización de las pólizas derivado de la suscripción del otrosí N°2.
20. Temas pendientes a la fecha²⁴:
 - g. Pendiente por confirmar la inclusión de la intervención del Tramo San Juan – Arboletes
 - h. Se debe verificar ubicación, cantidad y área requerida para los paraderos
 - i. Para los siguientes hitos no se ha firmado acta de inicio y vencen en 2014 como: Tramo 10: San Marcos - Majagual - Achí – Guaranda mejoramiento (Hito 6 - La Y hacia Guaranda e Hito 7 - Majagual - Achí), Tramo 2: El Tigre - Turbo rehabilitación (Hito 2 - Turbo – Chigorodó), Tramo 3 (Hito 3 - Necoclí - San Juan)
 - j. Se presenta diferencia entre longitudes de los tramos (entregado – Diseños) en los pasos urbanos de Guamal y el Banco.
 - k. Según o presentado en el informe se presenta lentitud en el avance de adquisición de predios.
 - l. Definición de trazados definitivos sobre las variantes en diferentes poblaciones, especialmente en la Zona de Urabá
 - m. Cinco chorros: Según concepto emitido por la CVS dice que se debe reemplazar la estructura por falencias en la sección hidráulica. El contrato indica que se debe ampliar las obras de arte y el Box Couvert.
 - n. Definición Mantenimiento Tramo San Juan de Urabá – Arboletes.

Dentro de los resultados identificados y arrojados por la matriz MED, producto de su aplicación a la interventoría Consorcio Interventoría Transversal de las Américas, se resaltan entre otros los siguientes aspectos que ameritan una estrategia de implementación de procedimientos y acciones por parte de la interventoría para lograr mejorar su nivel de servicio:

- Actualización científica y tecnológica hacia el personal de interventoría.
- Capacitaciones internas al personal de interventoría.
- Control de riesgos del concesionario.
- Control de riesgos de la interventoría.
- Control de riesgos del proyecto integral.
- Inventario vial del proyecto en operación.
- Aspectos de seguridad vial.
- Señalización en sitios de pesaje y recaudo.
- Seguimiento remoto desde zonas de peaje.


²⁴ Ver temas pendientes dentro de la ficha de la concesión

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", Incluyendo las nuevas observaciones producto de la visita de Septiembre de 2013. Para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, de ser pertinente programara una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se posee 5 días hábiles, y debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jleon@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

Cordialmente

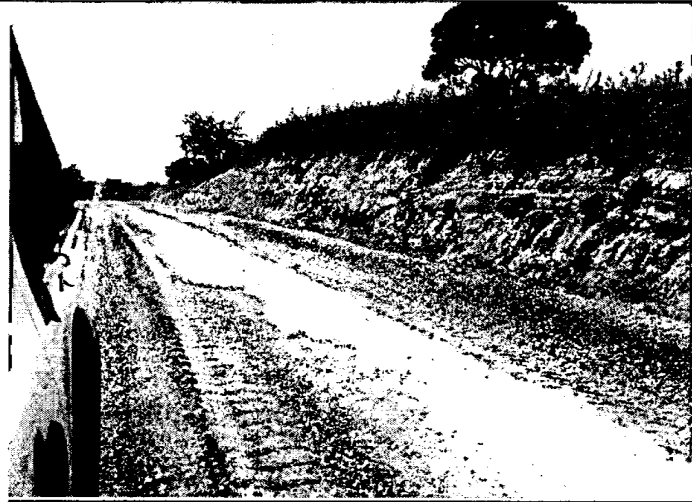


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

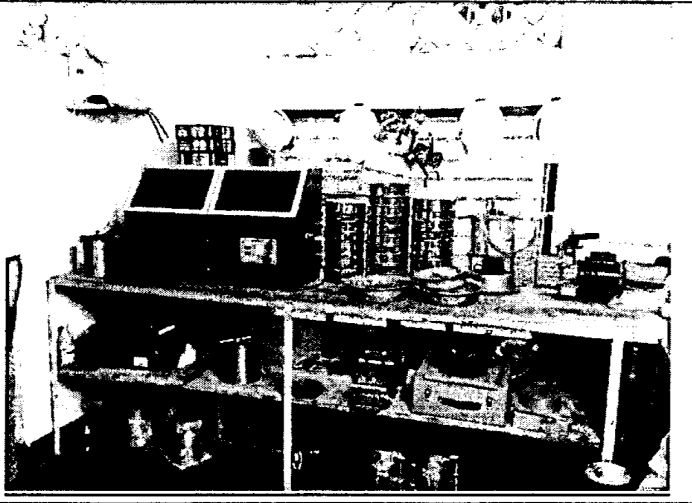

Proyecto: Javier Leon Herazo. Ingeniero Control Interno


ANEXÓ 1 –REGISTRO FOTOGRAFICO

ANEXO FOTOGRAFICO COMENTADO

Se anexa registro fotográfico, de seguimiento al seguimiento registrado por el supervisor e interventor de la concesión Vial TRANSVERSAL DE LAS AMERICAS.

ITEM : Técnico	ITEM : Técnico
Foto 1:	Foto 2:
	
FECHA : Noviembre de 2013	FECHA : Noviembre de 2013
DETALLE: Tratamiento con cal en suelos con contenidos apreciables de arcillas y limos, debidos a su elevada plasticidad, reducida capacidad portante e inestabilidad de volumen en función de la humedad	DETALLE: trabajo en vía en el sector de XXXX

ITEM : Técnico	
FOTO 3:	Foto 4 :
	
FECHA : Noviembre de 2013	
DETALLE: Laboratorios para ensayos de la firma Interventora	

ITEM : Técnico	ITEM : Técnico
Foto 5	Foto 6
	
FECHA : Noviembre de 2013	FECHA : Noviembre de 2013
DETALLE: Planta del Sector de la Gloria	DETALLE: Se realiza en varios sectores que se encuentran en afirmado, compactación sin material granular.

ITEM : Técnico	ITEM : Técnico
Foto 5	Foto 6
	
FECHA : Noviembre de 2013	FECHA : Noviembre de 2013
DETALLE: Instalaciones de la interventoría, donde se evidencio cumplimiento contractual en áreas, planos, y equipos.	DETALLE: Verificación de vehículos contractuales y la identificación ANI.