



Bogotá D.C.

PARA: Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA.
Vicepresidente Gestión Contractual.

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


ASUNTO: Entrega informe de seguimiento a la función pública del supervisor e interventoría asociadas al proyecto de concesión Malla Vial del Meta - PEI No 60

Apreciado Doctor Andrés:

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

Igualmente recordamos al supervisor de éste proyecto, que debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002, diligenciando el formato EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a jleon@ani.gov.co.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexo: 26 folios

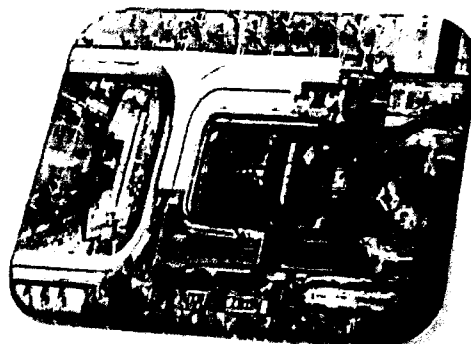
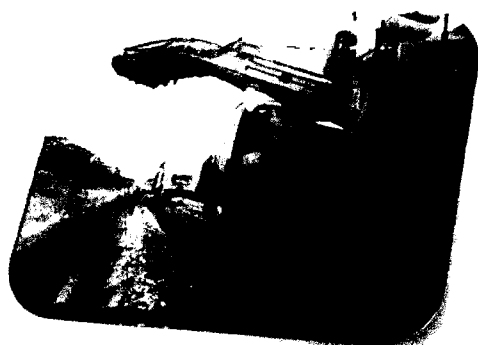
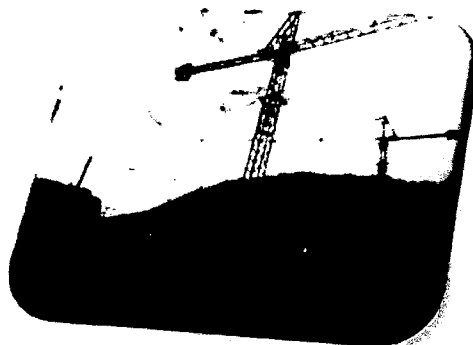
cc. Dr. Francisco Orduz Varon- Gerente de Proyectos Carretero

Elaboró y proyectó: Javier León. - Contratista OCI

Nro. Borrador: 20141020015515

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Malla
Vial del Meta (PEI 60)**

2014

TABLA DE CONTENIDO

1	OBJETIVOS.....	6
2	ALCANCE.....	6
2.1	Componentes analizados.....	7
2.2	Información de contratos.....	7
2.3	Obligaciones generales del supervisor:.....	8
2.4	Obligaciones del interventor:.....	10
3	METODOLOGÍA.....	13
3.1	Metodología empleada.....	13
3.2	Información relacionada y verificada.....	14
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	14
5.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	15
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	16
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la auditoría.....	16
	Mantenimiento de la vía.....	16
	Remoción de vehículos averiados.....	17
6.2	Descripción del proyecto a auditar.....	17
6.3	Carretera Villavicencio – Restrepo – Cumaral.....	18
6.4	Carretera Villavicencio – Puerto López.....	18
6.5	Carretera Villavicencio - Acacías – Guamal – San Martín - Granada.....	18
6.6	Paraderos.....	19
6.7	Verificación sistemas de comunicación - Postes SOS.....	19
6.8	Verificación a la estación de peaje de Veracruz.....	21
6.9	Consideraciones principales de la auditoría.....	23
6.10	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	23
6.11	Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor.....	23
6.12	Revisión página WEB con el fin de verificar la actualización del SIINCO - SIANI.....	23
6.13	Revisión del plan de mejoramiento por procesos.....	24
6.14	Actuaciones por parte de los órganos de control disciplinario y penal (Control Interno Disciplinario, Procuraduría, Fiscalía.....	30
6.15	Revisión del plan de mejoramiento Institucional.....	30
7	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	30

7.1	Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría	32
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	33
7.1.2	Desempeño del componente técnico.....	36
7.1.3	Desempeño del componente financiero	40
7.1.4	Gestión jurídica.....	41
7.1.5	Desempeño del componente aforo y recaudo	42
7.1.6	Desempeño del componente ambiental	43
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	43
8.1	Para la Interventoría	44
8.2	Para el supervisor	46

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.....	7
Tabla 2 – Plazos estimados.....	7
Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora	8
Tabla 4 – Pólizas del contrato de Interventoría.....	8
Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	8
Tabla 6 – Alcance analizado de las funciones del supervisor	8
Tabla 7 –Alcance analizado de las obligaciones del interventor	11
Tabla 8- Antecedentes informes Contraloría General de la República	15
Tabla 9 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control	15
Tabla 10. Temas programados de auditoría.....	16
Tabla 11 – Descripción de tramos	18
Tabla 12 – Verificación de paraderos	19
Tabla 13 – Descripción de postes SOS por tramos	19
Tabla 14 – Verificación de postes SOS.....	20
Tabla 15 – Relación de Observaciones y su avance consorcio Interventores ANI contrato N° 355 de 2013.....	25
Tabla 16. Resultados de calificación MED de Interventoría.....	31
Tabla 17. Dedicación de personal aprobado a la interventoría en 2013	34
Tabla 18. Dedicación de personal aprobado a la interventoría	35
Tabla 19. Matriz de evaluación de mantenimiento.....	36
Tabla 20. Matriz de evaluación de mantenimiento II.....	37
Tabla 21. Matriz de evaluación de mantenimiento III.....	38
Tabla 22. Matriz de verificación manual de operación	38
Tabla 19. Matriz de evaluación estación de pesaje.....	40

ÍNDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS

Ilustración 1. Mapa General del Proyecto.....	21
Ilustración 2. Impresión Digital SI-ANI.....	24
Ilustración 3. Gráfico de evaluación septiembre 2014.....	31

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

“(…) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la 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 funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias. Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI) el cual fue aprobado en sesión del comité coordinador de control interno del 9 de diciembre de 2013. Así mismo la auditoría fue dada a conocer mediante memorando interno N° 20141020079973 de septiembre 5 de 2014, en donde se relacionó la concesión a auditar.

1 OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado Plan de Acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo de la interventoría del proyecto, quien viene realizando sus labores de auditoría desde junio 13 de 2014, se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la interventoría y de la supervisión del proyecto carretero Malla Vial del Meta y cuyos resultados se dan a conocer en el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría en el tramo vial del proyecto carretero en mención, realizada los días 10, 11 y 12 de septiembre de 2014, en cabeza del auditor designado para el efecto, el Ingeniero Javier León Herazo.

Como objetivo específico a desarrollar en esta visita se tiene:

- ✓ Efectuar seguimiento a las obligaciones del interventor y supervisor de la concesión del modo carretero Malla Vial del Meta, a fin de determinar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.
- ✓ Verificar cumplimiento del plan de mejoramiento por procesos de la interventoría saliente, consorcio Interventores ANI contrato N° 355 de 2013.

2 ALCANCE.

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

2.1 Componentes analizados

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

Adicionalmente, se realizó el primer ejercicio para esta firma interventora de una evaluación integral, 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 criterios de evaluación que, hasta el momento, se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe.

2.2 Información de contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, la operación y el mantenimiento de las carreteras Villavicencio-Granada, Villavicencio-Pto Lopez, y Villavicencio-Restrepo-Cumaral, en el Departamento del Meta.	446 de 1994	Autopistas de los Llanos S.A. ²
INTERVENTOR	Interventoría integral del Contrato de concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, administrativa, jurídica, socio predial, medioambiental, operativa y de mantenimiento del contrato de concesión.	046 de 2014	Consorcio Malla Vial del Meta
SUPERVISOR	Funcionario Agencia Nacional de Infraestructura.	Funcionario de Planta	Lilian Mercedes Laza

Tabla 2 – Plazos estimados

ETAPAS CONTRATO	INICIAL	ACTUAL
Iniciación etapa de diseño	24/08/1994	-
Iniciación etapa construcción	28/07/1995	-
Iniciación etapa operación	28/09/1996	-
Fecha de reversión	23/11/2013	23/01/2015

² Mediante oficio N° 20094090059182 de marzo 25 de 2009, el concesionario indicó el cambio de denominación social de la empresa de Carreteras Nacionales del Meta por Autopistas de los Llanos S.A. Esta reforma fue protocolizada en la Escritura Publica No 449 de marzo 5 de 2009 de la notaria 16 de Bogotá.

Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Representante Legal	Mario Aníbal Vitola
Valor inicial del Contrato	\$ 841.645.41.00
Tiempo	11 meses
Fecha de Inicio del Contrato	13 de junio de 2014

Tabla 4 – Pólizas del contrato de Interventoría

Contrato Principal ³	Póliza N°	Vigencia Hasta	Valor Asegurado
Cumplimiento	12-44-101102137	20/05/2015	\$80.109.744.00
Salarios, prestaciones sociales	12-44-101102137	20/05/2018	\$80.109.744.00
Calidad del servicio	12-44-101102137	20/05/2018	\$80.109.744.00
Responsabilidad civil	12-44-101018846	20/05/2015	42.054.872.00

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
SERVINC LTDA	60%
GRUPO METRO COLOMBIA	40%
TOTAL	100%

2.3 Obligaciones generales del supervisor:

Según las funciones del grado de planta Experto G3 – 7, que ostenta la Ing. Lilian Mercedes Laza, quien figura como supervisor del contrato de concesión en mención⁴, esencialmente se orientan a obligaciones de asesoría técnica en las actividades necesarias para supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de los contratos de concesión, en especial para el modo carretero y sus interventorías. Dichas funciones se describen específicamente a continuación⁵:

Tabla 6 – Alcance analizado de las funciones del supervisor

OBLIGACIÓN
1) Evaluar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada que le sean asignados del modo carretero, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (IV. Funciones esenciales G3-07.

³ Aprobado mediante oficio N° 20143000113401 de junio 17 de 2014.

⁴ De acuerdo a memorando interno N° 20143000025693 de marzo 21 de 2014

⁵ Resolución 576 de junio 2013 por la cual se deroga la resolución 475 de 2012 y se adopta el Manual Específico de Funciones y Competencias laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura

- Ítem 1).
- 2) Evaluar y hacer seguimiento a las interventorías de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero que le sean asignados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 2).
 - 3) Evaluar la calidad, veracidad y consistencia de los datos contenidos en los sistemas de información de las concesiones y demás formas de asociación público privadas del modo carretero que le sean asignados, con el fin de generar las alarmas necesarias en la gestión contractual del área (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 3).
 - 4) Estudiar y realizar las modificaciones pertinentes a los proyectos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero que le sean asignados, de acuerdo con los análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera realizados en el área. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 4).
 - 5) Verificar desde el punto de vista técnico el control del pago de los aportes estatales y la garantía por ingresos mínimos y coberturas financieras existentes a cargo del Estado, y verificar los ingresos reales esperados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 5).
 - 6) Estudiar y dar su concepto técnico sobre los procesos de reversión de las concesiones del modo carretero, de acuerdo con las normas vigentes. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 6).
 - 7) Conceptuar desde el punto de vista técnico sobre los procesos de imposición de multas y demás sanciones establecidas en caso de incumplimiento por parte de los concesionarios de acuerdo con las normas y cláusulas contractuales (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 7).
 - 8) Realizar la gestión de coordinación interinstitucional requerida entre la interventoría, autoridades territoriales pertinentes y el concesionario que tengan injerencia en los proyectos del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 8).
 - 9) Realizar seguimiento al vencimiento de pólizas y garantías y verificar su adecuada constitución, actualización y renovación (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 10).
 - 10) Verificar el cumplimiento por parte de los concesionarios de la construcción, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento, preservación y sostenimiento de los tramos concesionados de acuerdo con lo establecido en las cláusulas contractuales. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 11).
 - 11) Verificar la aplicación por parte de los concesionarios de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 12).
 - 12) Ejecutar el programa de visitas con el fin de verificar el avance de las actividades del plan de obras e inversión de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero, así como los comités técnicos y reuniones requeridas con los entes y autoridades pertinentes para garantizar el efectivo funcionamiento de la concesión. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 14).
 - 13) Participar en asuntos relacionados con los procesos transversales de la Agencia de acuerdo con el ámbito de su competencia y según los acuerdos de servicio establecido. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 16).

14) Desempeñar las demás funciones que le sean asignadas por sus superiores para el cumplimiento de la misión de la Entidad, de acuerdo con la naturaleza, propósito principal y área de desempeño del cargo. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 17).

2.4 Obligaciones del interventor:

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

Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, se entiende como la supervisión y control ejercida por una persona natural o jurídica en representación de una autoridad o delegatario, cuyo propósito fundamental es vigilar y evaluar que durante el proceso de ejecución de un contrato se cumpla con las condiciones y cláusulas pactadas en el contrato, sus anexos, los pliegos de condiciones, normas legales, técnicas, administrativas y financieras que lo regulen.

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

De acuerdo al anexo 4- Requerimientos técnicos contrato de interventoría en el literal C del ítem 4.1.2.1 Plan de Trabajo, se deduce para el contrato 046 de 2014, en etapa de operación:

Interventoría Operación y Mantenimiento:

Contempla las actividades y procesos de la interventoría aplicables a la verificación de todos los productos y actividades de operación y mantenimiento, a tramos o sectores previamente construidos o una vez suscrita el acta de terminación de la fase de construcción, la cual concluirá en el término del plazo contractual.

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

Tabla 7 – Alcance analizado de las obligaciones del interventor⁶

OBLIGACION
1. Ejecutar un sistema de control de forma continua siendo encargada de realizar todas las actividades que permitan obtener los Indicadores de Estado y Operacionales contractuales (auscultación, inspección, mediciones, etc.) disponiendo de cuantos medios sean necesarios para acometer su obtención en el tiempo y plazo indicado, ya sean internos o con compañías contratadas a su cargo para efectuar evaluaciones independientes que aseguren su calidad. (Ítem 3 - Glosa a1 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico).
2. Evaluar las condiciones de estado y operatividad a través de Indicadores. (Ítem 3 - Glosa a2 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
3. Realizar las inspecciones programadas, no programadas, de incidencias y aleatorias establecidas en el Contrato de concesión, realizando todas las mediciones con equipos que cuenten con la funcionalidad necesaria y en las condiciones de calibración exigidas por cada equipo con el objeto de informar datos altamente confiables. (Ítem 3 - Glosa a3 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
4. Monitorear la prestación del servicio de forma ininterrumpida aún cuando se estén realizando intervenciones, y monitorear el rápido restablecimiento de la operación de la vía y niveles de servicio en caso de haber situaciones extraordinarias extremas. (Ítem 3 - Glosa a5 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
5. Monitorear el sistema de recaudación de peaje incluyendo verificación del buen mantenimiento de las instalaciones, equipos y sistemas. (Ítem 3 - Glosa a7 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
6. Monitorear la gestión para el uso y protección de la infraestructura, incluyendo el monitoreo del tráfico y la evaluación periódica del estado de la red vial, objeto de la concesión. (Ítem 3 - Glosa a9 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
7. Verificar que los procedimientos de reparación, reforzamiento, reemplazo o renovación de la vía propuestos por el Concesionario consideren las limitaciones al tráfico garantizando la operación ininterrumpida previendo, entre otros, las suspensiones o desviaciones de tráfico necesarias y las metodologías constructivas a utilizar en cada caso. (Ítem 3 - Glosa a12 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
8. Monitorear la corrección por parte del Concesionario de los deterioros o deficiencias detectadas en especial aquellos que pudieran afectar a la transitabilidad del Sector. (Ítem 3 - Glosa a13 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
9. Exigir la adopción por parte del Concesionario de medidas preventivas y/o correctivas necesarias para la conservación del Sector en las condiciones establecidas en el Contrato de concesión. (Ítem 3 - Glosa a14 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
10. Verificar el cumplimiento de las condiciones de entrega del tramo de la concesión por parte del Concesionario así como verificar la medición de Índices desarrollada por el

⁶ 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.

- Concesionario de acuerdo con lo establecido en el Contrato de concesión. (Ítem 3 - Glosa a19 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
11. Revisar el Manual de Operación en los términos del Apéndice o anexo Técnico del Contrato de concesión, según el caso. (Ítem 3 - Glosa a20 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
 12. Monitorear el manejo de los recursos provenientes del recaudo de los Peajes por parte del Concesionario de acuerdo con lo establecido en el Contrato de concesión. (Ítem 3 - Glosa b1 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)
 13. Verificación del Programa de Operación y mantenimiento. (Ítem 3 - Glosa e1 - Clausula 4.1.2.3 – Anexo técnico)

Con respecto al contrato de interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se detallan claramente en el contrato 046 de 2014, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, sección 2.01 que dice:

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

Vale la pena acotar que en términos de responsabilidad el Contrato de Interventoría 046 de 2014 en la sección 9.07 cita lo siguiente:

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

3 METODOLOGÍA.

3.1 Metodología empleada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Información relacionada y verificada

Solicitud de Información: Mediante memorando interno generado por la Oficina de Control Interno el día 5 de septiembre de 2014, radicado ANI N° 20141020079973, dirigido hacia el Vicepresidente y el Gerente del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:

- ✓ Ficha técnica del proyecto.
- ✓ Contrato de concesión y adiciones realizadas.
- ✓ Contrato y minuta del contrato de interventoría con todos sus anexos.
- ✓ Apéndice técnico.
- ✓ Propuesta económica de interventoría.
- ✓ Acta de inicio de interventoría.
- ✓ Últimos dos informes de supervisión.
- ✓ Personal y perfiles de interventoría aprobados por parte de la ANI.
- ✓ Último informe de interventoría.
- ✓ Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
- ✓ Últimas dos actas de comités técnicos.
- ✓ Gestiones adelantadas para la reversión
- ✓ Proceso y estado de la liquidación de la interventoría N° 355 de 2013 – Consorcio Interventores ANI.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.⁷
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 1 y 2.
- ✓ Ley 842 de 2003 (por la cual se modifica la reglamentación del ejercicio de la ingeniería y de sus profesiones afines).
- ✓ Manual de señalización de dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y Ciclo rutas de Colombia- INVIAS. Resolución 4577 del 23 de septiembre de 2009
- ✓ Manual para la inspección visual de estructuras de drenaje.
- ✓ Manual para la inspección visual de obras de estabilización.
- ✓ Manual para la inspección visual de pavimentos flexibles.

⁷ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

- ✓ Resolución 318 de 2009– guía de interventoría y de supervisión de concesiones-INCO
- ✓ Especificaciones generales de construcción de carreteras- INVIAS.
- ✓ Guía de manejo ambiental de proyectos de infraestructura – subsector vial.
- ✓ Contrato de concesión.
- ✓ Oferta económica del consorcio auditado
- ✓ Contrato de interventoría.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO⁸; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 8- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	0	Plan de Mejoramiento Institucional	NA	NA	No cuenta con hallazgos vigentes

Tabla 9 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar RESPUESTA A SOLICITUDES	No aplica
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control.	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	No tiene inicio de investigaciones Disciplinarias	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Cuenta con un plan de mejoramiento por procesos pero para la interventoría 355 de 2013 Consorcio Interventores ANI, en liquidación.	Verificado y en ejecución

⁸ Sistema de gestión documental interno

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la auditoría

El viernes 5 de septiembre de 2014, se estableció una programación detallada en orden cronológico enmarcada hacia el período de la visita, la cual fue divulgada con anterioridad a la misma, para asegurar tanto la asistencia del personal a cargo de cada componente, como el suministro del insumo documental que soportara el cumplimiento de las obligaciones del interventor.

Se relaciona a continuación el cronograma inicial para la auditoría del proyecto:

Tabla 10. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Desplazamiento al proyecto vía carretero.	10 de septiembre	7:40 a.m.
Desplazamiento a oficinas de interventoría – Reunión de apertura	10 de septiembre	1:40 p.m.
Realización de MED I	10 de septiembre	2:00 p.m.
Verificación a la auditoría realizada a los sistemas de tráfico y recaudo.	11 de septiembre	7:40 a.m.
Verificación equipos de operación	11 de septiembre	2:00 p.m.
Realización de MED II	12 de septiembre	7:40 a.m.

En el transcurso de la Auditoría, se realizó el recorrido parcial de algunos sectores ya construidos y/o rehabilitados por el concesionario, a efectos de evidenciar en terreno los temas concernientes a metas físicas terminadas y listas para revertir en el primer mes de 2015.

Dentro de la actual verificación se analizaron los componentes auditados por parte de la firma interventora al comienzo de la operación del proyecto:

- Continuidad
- Regularidad
- Calidad del servicio
- Cobertura
- Seguridad Vial

Dado que el tema de servicios prestados por la concesión es de fundamental importancia para determinar su funcionamiento actual, se realizó con el apoyo del personal de la interventoría, seguimiento y verificación a los siguientes aspectos de éste tema:

- Servicios Propios:
Mantenimiento de la vía

Operación y seguimiento del tránsito
Control del peso de vehículos de carga
Operación de los puestos de cobro de peaje
Vigilancia de las instalaciones

- Servicios de Atención a los Usuarios:
Remoción de vehículos averiados
Servicios sanitarios
Primeros auxilios a vehículos
Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos
Servicios de telefonía SOS

Se evidenciaron asimismo, las importantes características asociadas a la operación que el concesionario tiene implementadas en el corredor vial concesionado, y las consecuentes labores periódicas de seguimiento y control que la Interventoría realiza a las mismas. En el cuerpo del presente informe se generarán algunas recomendaciones para ser aplicadas por parte de la firma interventora con el fin de presentar ante la Agencia Nacional de Infraestructura datos precisos y confiables, que permitan la continua retroalimentación entre dependencias.

Para la presente auditoría, se hace especial énfasis en el desarrollo propio de las actividades que se realizan en el proyecto, tanto de parte del concesionario como de la Interventoría contratada por la ANI en el año 2014. Es así, que para ésta oficina asesora se destaca la relevancia de los controles que aplica la interventoría; más aún cuando se deben fijar mecanismos que garanticen una adecuada operación del contrato y reversión del proyecto. Es efectivamente bajo éste esquema conceptual, donde la función de la Interventoría es de significativa y relevante importancia para los fines que la ANI espera del proyecto en cada una de sus etapas. La función de la Interventoría no solamente se debe enfocar hacia el apoyo a la ANI en los procesos técnicos que tiene el proyecto en estos momentos, sino dirigirse a la función integral de la misma organización.

Es de especial mención en éste informe de Auditoría, la relevancia del supervisor y el gerente a cargo de un contrato. Sobre ellos recae la gestión permanente, incisiva y profunda de cada uno de los temas del proyecto de manera que sean sensibles y prioritarios para el desarrollo armónico del mismo; ello teniendo como base el marco contractual definido entre las partes, pero agregando valor en las tareas y directrices que se tracen para el cumplimiento del mencionado contrato.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

Al describir este proyecto es preciso anotar que la vía concesionada consta de tres corredores viales, los cuales tienen como punto de partida la ciudad de Villavicencio, uniéndola con los principales municipios del departamento y conformando así la Malla Vial del Meta.

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

Tabla 11 – Descripción de tramos

Tramo 1: (Total 30,7 Km) Carretera Villavicencio – Restrepo – Cumaral
Tramo 2: (Total 79,8 Km) – No incluye broches Carretera Villavicencio – Puerto López
Tramo 3: (Total 77,84 Km) Carretera Villavicencio – Acacias – Guamal – San Martín - Granada

A renglón seguido se presenta una breve descripción como complemento a la delineación del proyecto realizada en el informe de mayo de 2014:

6.3 Carretera Villavicencio – Restrepo – Cumaral

Este sector tiene una longitud de 30.72 km y 31.21 km en Calzada Sencilla, incluyendo la doble calzada del paso urbano por Cumaral en 450 mts. Entró en etapa de operación el 28 de Septiembre de 1996. Este tramo de la Concesión cuenta con tres sectores cada uno de los cuales tiene su propio abscisado.

6.4 Carretera Villavicencio – Puerto López

Este tramo inicia dentro de la zona urbana de Villavicencio, en la intersección con la avenida Circunvalar. En esta carretera se encuentra ubicado el peaje La Libertad donde existe una estación de pesaje fija, localizada en el K18+900 costado izquierdo de la vía Villavicencio – Puerto López, y una móvil en el costado derecho vía Puerto López Villavicencio, con la cual se ejerce el control a los vehículos de carga que se desplazan por esta ruta.

6.5 Carretera Villavicencio - Acacias – Guamal – San Martín - Granada

Este tramo tiene una longitud origen-destino de 77.84 Km, y una longitud de 77.37 Km (en calzada sencilla) incluyendo las dobles calzadas de los pasos urbanos por Acacias y San Martín, sin incluir los tramos K8+240 – K9+440, K37+890 – K38+580 y K44+400 – K46+290, entró en operación el 28 de Marzo de 1997.

Se encuentran ubicadas dos (2) estaciones de peaje, la de Ocoa (Sardinata) localizada en el K20+700, que cuenta con cuatro carriles. La segunda estación de peaje es la de Iraca, localizada en el K68+500, en donde se trabaja con dos carriles de servicio, uno en cada sentido.

Es de mencionar que la estación de peaje de Ocoa mejoró en la movilidad de los vehículos disminuyendo la probabilidad de accidentalidad; esto gracias a la instalación y puesta en marcha de una báscula dinámica que evita el entrecruzamiento de los vehículos de carga que transitan en el sentido Villavicencio-Granada y que debían ingresar a la estación de pesaje.

6.6 Paraderos

Dentro de las tres vías concesionadas se cuenta con 16 paraderos distribuidos así: cuatro (4) en la carretera Villavicencio – Cumaral; cuatro (4) en la carretera Villavicencio – Puerto López y ocho (8) en la carretera Villavicencio – Granada. Estos paraderos son cubiertos, y de acuerdo con lo esbozado por parte de la firma interventora, el área contractual de construcción cumple con los parámetros mínimos exigidos (8m² como mínimo). En general se puede indicar que los paraderos se encuentran en buen estado, tanto en la cubierta como en infraestructura, no obstante se debe reforzar la limpieza y estados de los pisos.

Para garantizar un adecuado seguimiento, es preciso que la firma interventora incluya dentro de su informe mensual el seguimiento realizado a esta infraestructura, implementando la siguiente tabla:

Tabla 12 – Verificación de paraderos

PARADEROS VÍA VILLAVICENCIO – XXXXXXXX		
ABSCISA	MANTENIMIENTO	OBSERVACIONES

6.7 Verificación sistemas de comunicación - Postes SOS

El proyecto cuenta con 20 postes SOS ubicados dentro de los tres corredores viales; durante el recorrido realizado por esta oficina se efectuó verificación del SOS N° 13, el cual presentó adecuado servicio y tiempo de respuesta.

Los postes se encuentran ubicados por vía concesionada así:

Tabla 13 – Descripción de postes SOS por tramos

VIA	POSTE	ABSCISA
Cumaral - Sector Caballos	1	K00+523
	2	K04+850
	3	K08+250
	4	K14+220
Puerto Lopez	13	k04+230
	14	k10+420
	15	k14+300

Granada	16	k38+320
	17	k45+500
	18	k57+250
	19	k65+950
	20	k76+000
	5	k18+650
	6	k32+650
	7	k40+500
	8	k50+100
	9	k56+220
	10	k64+150
	11	k72+400
12	k74+580	

Sugerimos que la firma interventora incluya dentro de su informe mensual el seguimiento realizado a esta infraestructura, implementando este cuadro:

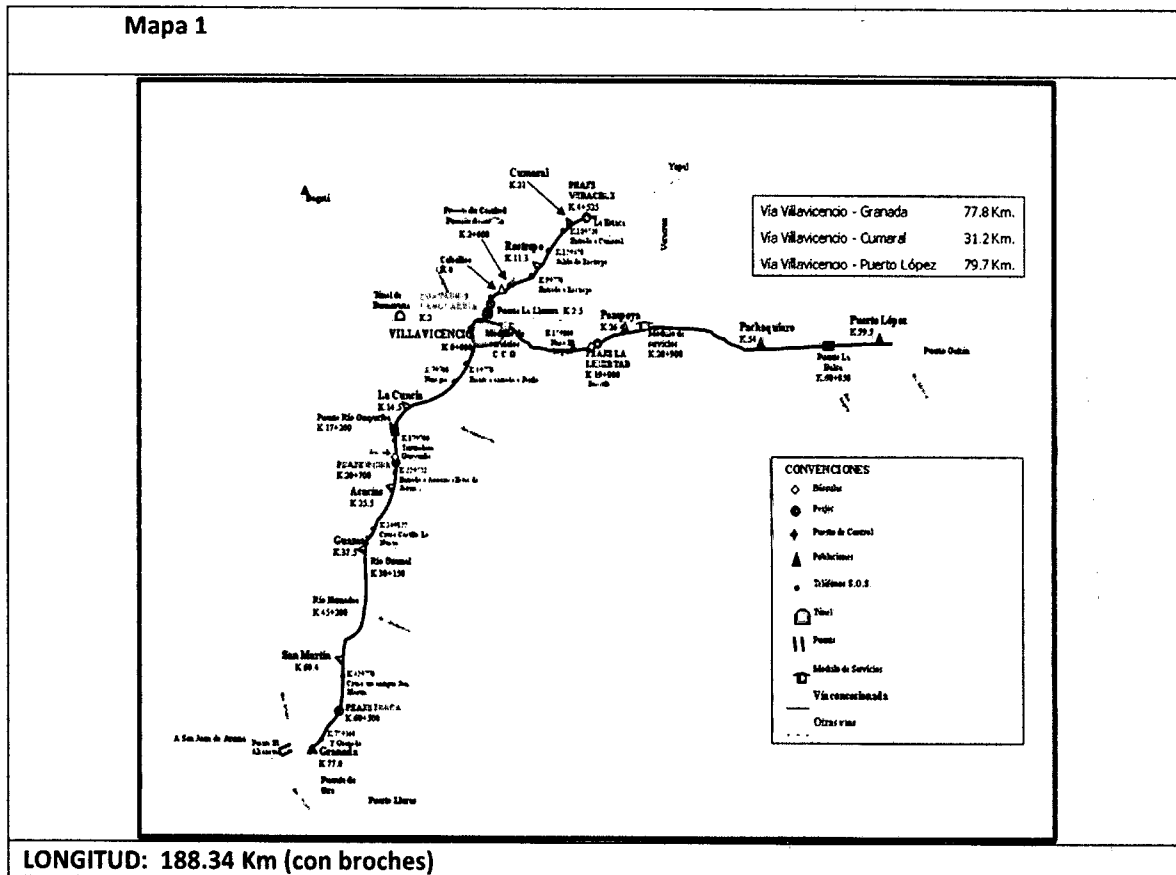
Tabla 14 – Verificación de postes SOS

POSTES S.O.S RUTA: VILLAVICENCIO – PUERTO LÓPEZ				
VISTA GENERAL	S.O.S # X - KX+XXX	S.O.S # X - KX+XXX	S.O.S # X - KX+XXX	S.O.S # X - KX+XXX
REGISTRO FOTOGRAFICO DEL POSTE				
CIMENTACIÓN	REGISTRO FOTOGRAFICO DEL POSTE			
ESTADO DE PANEL SOLAR	REGISTRO FOTOGRAFICO DEL POSTE			
DESCRIPCIÓN DE LA COMUNICACIÓN	REGISTRO FOTOGRAFICO DEL POSTE			

OBSERVACIONES	FOTOGRAFICO DEL POSTE			
---------------	-----------------------	--	--	--

Seguidamente se presenta la descripción grafica del proyecto, con el fin establecer la ubicación de las tres vías objeto de la visita:

Ilustración 1. Mapa General del Proyecto



6.8 Verificación a la estación de peaje de Veracruz

Se llevó a cabo la revisión de la estación de peaje de K4+525, ubicada en la vía que conduce de Villavencio al Municipio de Cumaral. Es preciso recordar que el servicio de peaje implica un funcionamiento continuo de un número de carriles de cobro suficientes de manera tal que no se presenten filas superiores a diez vehículos.

Las revisiones que se llevaron a cabo en la visita fueron las siguientes:

1. Estado general luminarias de techo y de vía.
2. Semáforos de techo marquesina, estado general, disposición y funcionamiento.
3. Semáforos de vía, estado general, disposición y funcionamiento.
4. Estado general de Tarifarios.
5. Funcionamiento barreras de paso.
6. Funcionamiento y estado general de cámaras de detección.
7. Funcionamiento y estado general de planta eléctrica.
8. Disposición y funcionamiento de computadores.
9. Sistema de control de tráfico.
10. Control de recambio.
11. Control de consignaciones internas.
12. Control de boletería.
13. Control de arqueos.
14. Revisión de discrepancias y videos.

Observamos que conviene reforzar al interior de la firma interventora, el seguimiento al funcionamiento de sensores de contacto (peanas), a la transferencia automática y al estado general de software.

Para la Oficina de Control Interno, el buen actuar de la firma interventora con respecto a administración de peajes y gestión de recaudos, es vital y necesario para que se genere una cultura de seguimiento permanente a los subsistemas que apoyan los niveles de gestión de las estaciones de peaje:

- Subsistema Tráfico Nivel de Vía - Central
 - Gestión de periféricos (semáforos, barreras, peanas, detector, etc.) – Para este ítem se deben implementar los formatos de verificación de periféricos de vía. (DAC)
 - Apertura y cierre de vía
 - Levantar y bajar talanqueras
 - Cambiar dirección de semáforos de marquesina y de paso
 - Conteo de ejes y doble ruedas
 - Detección de inicio y fin de tránsito
 - Detección de evasores
 - Activación de alarmas.
 - Venta de tiquetes de peaje (Se evidenció un adecuado seguimiento a libros)
- Subsistema Tráfico Nivel de Estación
 - Registro de transacciones de ventas.
 - Supervisión y control del recaudo.
 - Comunicación en línea con el controlador de vía.

6.9 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto Malla Vial del Meta, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

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

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

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

6.11 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor

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

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

El INCO contaba con un sistema de información en virtud del cual se permitía administrar, gestionar y consultar la información de la operación de las concesiones en los tres modos: Carretero, Férreo y

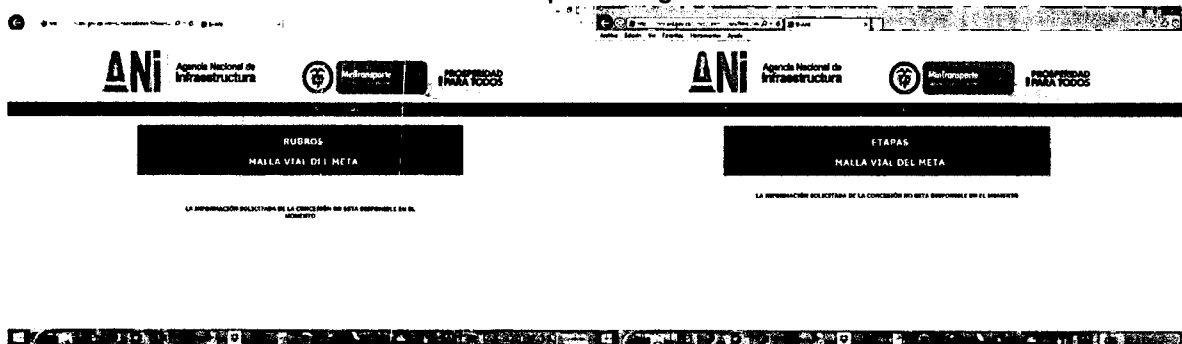
Portuario. Este sistema informativo cubría desde la definición de políticas en materia de reportar, recopilar, procesar información, hasta la elaboración de informes de gestión.

No obstante lo anterior, la gerencia de sistemas decidió cerrar su ciclo de existencia, para adentrarse en la conformación de un sistema de información nuevo para la ANI, el cual apenas atraviesa la fase piloto.

A nuestro juicio, el SIINCO debería ser un instrumento de consulta histórica hasta la fecha que se hizo dejación de la actualización y utilización.

Hoy por hoy, no contamos con un sistema e información que contenga las variables de las que gozaba SIINCO, lo cual se demuestra concretamente con la siguiente impresión digital:

Ilustración 2. Impresión Digital SI-ANI



6.13 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a región seguido en la Tabla No.15, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en octubre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

Es importante mencionar que el Gerente del proyecto y el apoyo a la supervisión, mediante memorando interno N°2014300047613 de junio 13 de 2014, presentó ante la Oficina de control Interno el plan de mejoramiento por procesos con las acciones correctivas a seguir. A continuación se describe el avance reportado en cada una de las observaciones referidas para el contrato de interventoría saliente.

Hay que tener presente que estos parámetros corresponden a la anterior interventoría, consorcio Interventores ANI contrato N° 355 de 2013.

Tabla 15 – Relación de Observaciones y su avance consorcio Interventores ANI contrato N° 355 de 2013.

H	DESCRIPCION	OBSERVACIONES	%
1	No se allega la medición de reflectividad en señalización horizontal y vertical, de acuerdo a la periodicidad indicada en el capítulo 3 ítem (a) - área técnica, del anexo técnico No.4, la cual estipula que esta debe ser presentada cada 4 meses.	Mediante oficio ANI N° 2014409243832 de mayo 26 de 2014 se presentó el informe de retro reflexión.	100%
2	De acuerdo con la tabla de elaboración de informes del anexo técnico No.4, no se plantea cronograma de actividades a realizar; este es una bitácora esencial para el correcto seguimiento del proyecto por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.	Una vez verificado el informe mensual N°7, se evidenció cronograma de actividades.	100%
3	Anexar los cuadros de seguimiento al mantenimiento contemplado en el ítem 7.1.2 del presente informe identificando cooperativas por tramos.	Se allegó a esta dependencia el informe final de interventoría mediante radicado ANI N° 2014409032312 de julio 10 de 2014, en donde en el numeral 6.1, se incluyó el cuadro con la información de las cooperativas de trabajo que realizan labores de mantenimiento menor en la malla vial del meta y su asignación por tramos.	100%
4	Se debe adelantar la encuesta semestral con los usuarios de la vía sobre la percepción de la satisfacción del servicio prestado, de acuerdo con los lineamientos del sistema de calidad de la Agencia Nacional de Infraestructura.	Si bien es cierto que el contratista tuvo conocimiento de las condiciones presentadas por la entidad, teniendo en cuenta el plazo contratado y la periodicidad requerida, es necesario que se ajuste a la lógica contractual una encuesta por cinco (5) meses, dado ese fue el plazo inicial de ejecución previsto.	NA
5	Se debe vincular vigilantes con arma de dotación, previa verificación del salvoconducto del personal de vigilancia dispuesto en cada una de las estaciones.	Mediante oficio N° 2014409032662 de julio 14 de 2014, se informa que la empresa Concesionaria Autopistas de los Llanos, mantiene un contrato del servicio de vigilancia privada de estaciones de peaje, pesaje y CCO con la empresa Intercontinental de Seguridad Ltda., la cual cuenta con licencia otorgada por la superintendencia de vigilancia privada, renovada mediante resolución No. 8285	100%
6	De acuerdo a la tabla de elaboración de informes del anexo técnico No.4, no se presentó el informe de diagnóstico de avance (el cual según el contrato No.	Se allegó a esta dependencia el informe final de interventoría mediante radicado ANI N°	100%

	355 de 2013 se debe presentar cada 3 meses (Cursiva fuera de texto)), este documento corresponde básicamente a una actualización del informe inicial o estrategia, y al igual que éste, el diagnóstico de avance deberá contemplar los aspectos financieros, técnico-operativos y jurídicos, con la respectiva actualización de la matriz de riesgos existente.	2014409032312 de julio 10 de 2014, en cuyo capítulo 9 se incluye el informe de diagnóstico de avance y de diagnóstico final.	
7	No se ha presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura el plan de acción para aprobación por parte de la Entidad en lo referente a las auditorías de seguridad vial. Es necesario recordar que ello se debió hacer dentro de los tres meses siguientes a partir de la suscripción del acta de inicio.	El plan de acción para la auditoría de seguridad vial fue aportado para aprobación de la ANI con radicado No. 2014-403-023253-2 de fecha 20 de mayo de 2014 y se recibió aprobación por parte de la Agencia, mediante oficio radicado No. 2014-300-010213-1 del 03 de junio de 2014.	100%
8	Aunque el contrato de interventoría finaliza el 6 de junio de 2014, y contó con tan solo cinco (5) meses iniciales y dos (2) de prórroga para su ejecución, el anexo técnico No.4 indica que se deben realizar (3) Auditorías de seguridad vial así: <ul style="list-style-type: none"> • Al inicio del contrato de interventoría, segundo mes contado a partir del acta de inicio del citado contrato. (fue entregado con el informe mensual de diciembre más no se evidencia en el informe) • A la mitad del plazo del contrato de Interventoría • Tres meses antes de finalizar el plazo del contrato de interventoría. No se ha realizado la auditoría, se encuentra pendiente legalizar la solicitud de fechas. Según el cronograma anterior no se ha celebrado ninguna de las auditorías referidas dentro de los plazos estipulados. Es válido recordar que esta firma interventora contaba cinco (5) meses iniciales y dos (2) de prórroga para la culminación de su objeto contractual, por tal motivo no es entendible los plazos establecidos para la ejecución de estas actividades.	Si bien es cierto que el contratista tuvo conocimiento de las condiciones presentadas por la entidad, teniendo en cuenta el plazo contratado y la periodicidad requerida, es notorio que se genera una obligación de imposible cumplimiento al prever tres informes iguales casi que para la misma época, lo cual no permitiría generar el fin de la periodicidad de los informes. El contratista solicita a la ANI mediante comunicado a la ANI No. 2014-403-023253-2 de fecha 20 de mayo de 2014 la ejecución de una auditoría de seguridad vial, dicha solicitud fue aprobada por parte de la Agencia, mediante oficio radicado No. 2014-300-010213-1 del 03 de junio de 2014. Mediante informe final de interventoría allegado con el radicado ANI N° 2014409032312 de julio 10 de 2014, se anexa la auditoría.	NA
9	Se debe anexar en el informe, el seguimiento celebrado a la página Web del concesionario www.allanos.com.co donde se verifique la divulgación de los aspectos importantes de la concesión: valores de las tarifas de peaje, normatividad, ubicación del Centro	Mediante informe final de interventoría radicado ANI N° 2014409032312 de julio 10 de 2014, en el numeral 5.1.4, se incluye una breve revisión de la página WEB.	100%

	de Control y Operación, áreas de peaje, mapas de localización, servicios en línea, noticias de interés, entre otros.		
10	Teniendo en cuenta la proximidad de la época de invierno, es pertinente requerir al concesionario contratar los recursos humanos adicionales que se requieren para cumplir los requisitos mínimos en el mantenimiento rutinario. Lo anterior se basa en las falencias encontradas en el mantenimiento de obras de drenaje y rocería en el tramo que de Villavicencio conduce a Granada más exactamente en el PR 65.	Se aportaron solicitudes realizadas al concesionario para fortalecer la labor de mantenimiento.	100%
11	Es preciso tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, jurídicos, financieros y del componente de aforo y recaudo.	Fueron incluidas en revisiones efectuadas por parte de la firma interventora.	100%
12	Se recomienda incluir dentro de los parámetros de seguimiento, el cumplimiento a los ciclos de los recursos del concesionario para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) en concordancia con lo estipulado por la Legislación Colombiana vigente en la materia.	De acuerdo a lo descrito en el oficio N° 20144090326662 de julio 14 de 2014, para el control directo del manejo de los fondos del contrato de Concesión se realizan, entre otras actividades, comités mensuales de fiducia en los que participa además del Concesionario y la Interventoría, la supervisión financiera de la ANI y un delegado de la empresa Fiduciaria. En este comité se revisa la correcta distribución del recaudo de acuerdo con los términos legales y contractuales.	100%
13	Se debe realizar, documentar y anexar el seguimiento que se lleva al equipo de control de calidad interno del Concesionario, el cual verifica las funciones de control de las actividades de los subcontratistas.	No se soportó adecuadamente el cumplimiento de esta información	30%
14	No se ha presentado la medición de índice de estado, herramienta que permite establecer el cumplimiento del concesionario en referencia a su obligación de mantener la vía, ya que con ella se accede a la posibilidad de evaluar cuantitativamente las características funcionales del pavimento.	El informe de medición del Índice de Estado, fue allegado a la ANI mediante oficio PS-IMVM-DP-145-14, con radicado 2014-409-26630-2.	100%
15	De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 4 de requerimientos técnicos del contrato de interventoría, ítem 4.1.2.2, la interventoría debe poner a disposición del desarrollo del contrato un sistema de gestión de proyectos (plataformas web) que permitan contar con una visual en tiempo real de las estaciones de pesaje y de situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto tales como: accidentes con pérdidas	La interventoría cuenta con una página web donde se dispone de un vínculo directo con el proyecto Malla Vial del Meta, en el cual se tiene acceso a la información del contrato. El enlace es http://peb.myqnapcloud.com . En el momento de la visita, como ya	NA

	humanas, desastres naturales, entre otros.	no está presente en la vía esta firma interventora, no se evidenció el cumplimiento de todos los requisitos	
16	Se sugiere implementar los cuadros de seguimiento suministrados por la Oficina de Control Interno y de esta forma garantizar a la Entidad que se registra la gestión realizada durante el período auditado, tal como: cantidad y estado de la maquinaria para ejecución del parcheo que se encuentra a disposición por parte del concesionario, avance en el mantenimiento rutinario, y registro de la auscultación visual efectuada en el corredor vial.	Mediante informe final de interventoría mediante radicado ANI N° 2014409032312 de julio 10 de 2014, en el capítulo 6, se incluyen los cuadros sugeridos.	100%
17	Necesario incluir el seguimiento a: sistema de tratamiento de aguas residuales en áreas de peajes, áreas de pesaje y demás sitios donde aplique.	Se presentan soportes donde se verifica la acción.	100%
18	Se observa un aumento considerable en el nivel de la accidentalidad ocurrido en el proyecto con relación al mismo mes (marzo) de la vigencia anterior. Obligatorio implementar acciones en relación al tramo que conduce a Granada, ya que este es el que presenta los mayores índices reportados.	De acuerdo a lo descrito en el oficio N° 20144090326662 de julio 14 de 2014, dentro del comité realizado con la policía para programar las actividades del mes de mayo de 2014, se trató el tema de la accidentalidad en la vía que conduce a Granada con el propósito de dar mayor énfasis a esta ruta en las acciones de la Policía tendientes a disminuir la accidentalidad. En este sentido, se harán más operativos de control de tráfico en el sector de Ciudad Porfía lugar donde se presenta el mayor número de accidentes.	100%
19	19. Se plantean observaciones en la revisión efectuada por la Interventoría a las casetas de Pesaje como: b. Se recomienda llevar registro de los libros que se lleva en la caseta de pesaje (Manual de procesos, libro de novedades, libro de sobrepesos) c. Verificar en video las discrepancias presentadas. d. Se debe verificar existencia de combustible disponible para las plantas. e. Verificar fechas de vencimientos en botiquines de primeros auxilios f. Verificar equipos varios: sistema automático de impresión del peso, computador, programa de captura de datos funcionando, extintor.	De acuerdo con los formatos de revisión efectuados para el mes de mayo se incluyeron las observaciones referidas en el hallazgo.	100%
20	Para los formatos de revisión a estaciones de peaje en la parte operativa se debe incluir en sus ítems de verificación:	De acuerdo con los formatos de revisión efectuados para el mes de mayo se incluyeron las	100%

	<p>a. Permanencia de colas inferiores a lo exigido en el contrato.</p> <p>b. Estructuras.</p> <p>c. Señal con los pesos vigentes.</p> <p>d. Equipo de vigilancia permanente, certificado de calibración.</p> <p>e. Cumplimiento con el porcentaje mínimo de pesaje.</p> <p>f. Capacidad.</p>	<p>observaciones referidas en el hallazgo.</p>	
21	<p>Se deben fortalecer la rigurosidad de los formatos de revisión de peajes por parte de la Interventoría, incluyendo aspectos relevantes entre otros: Nombre del jefe de peaje, supervisores, auxiliares, recaudadoras, personal de vigilancia, por turno, estructura metálica, hidráulica, pozo séptico, combustible, cubierta, extintores, telepeaje, botiquín, hidráulica, combustible, mampostería, etc.</p>	<p>De acuerdo con los formatos de revisión efectuados para el mes de mayo se incluyeron las observaciones referidas en el hallazgo.</p>	100%
22	<p>Verificar el cumplimiento del área de servicio a Instalar en el módulo de servicio del antiguo peaje de Vanguardia.</p>	<p>Mediante oficio radicado ANI 2014-409-20460-2 del 5 de mayo de 2014, la Interventoría aprobó los diseños para la adecuación del módulo de servicio de Vanguardia, remitidos mediante radicado 2014-305-00670-1, por cumplir con lo requerido en el Reglamento de Operación.</p> <p>Se autorizó al Concesionario la adecuación de las oficinas administrativas del antiguo peaje Vanguardia como un módulo de servicio, para de esta manera dar cumplimiento al Reglamento de Operaciones en lo referente a la instalación de áreas de atención al usuario en el margen de las vías concesionadas; lo anterior teniendo en cuenta que el instalado en el CCO no cumple con este requisito por estar en el área urbana de la ciudad de Villavicencio y no en alguna de las rutas de la malla vial del Meta.</p> <p><u>Se debe anexar por parte de la nueva interventoría el recibo de las obras de acuerdo al manual de operaciones y a los diseños referidos</u></p>	100%

23	Se recomienda a la firma interventora continuar de manera estandarizada y permanente con las tareas de control y verificación del funcionamiento de los postes de SOS, toda vez que se evidenció durante la visita que el poste SOS No. 14 no se encontraba en funcionamiento.	De acuerdo con los formatos de revisión efectuados para el mes de mayo se incluyeron las observaciones referidas en el hallazgo.	100%
-----------	--	--	-------------

6.14 Actuaciones por parte de los órganos de control disciplinario y penal (Control Interno Disciplinario, Procuraduría, Fiscalía)

Revisada la relación de procesos disciplinarios con corte a 31 de diciembre de 2013, no se evidenció que la Oficina de Control Interno remitiera hallazgos a la Oficina de Control Interno Disciplinario que indicaran baja o ninguna ejecución con respecto a alguna obligación hacia esta dependencia durante la vigencia 2013.

6.15 Revisión del plan de mejoramiento Institucional

Revisados los informes de la Contraloría General de la República y la matriz vigente del plan de mejoramiento institucional, se concluye que la concesión Malla Vial del Meta no cuenta con hallazgos vigentes.

7 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se presentan a renglón seguido los resultados generales de la auditoría al consorcio Interventores ANI para cada uno de los componentes evaluados. Lo anterior conforme al análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, a la valoración del desempeño de cada área, y a la verificación documental asociada.

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 incorporando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de interventorías (MED). En consecuencia, una vez tabuladas las calificaciones obtenidas para cada uno de los diversos parámetros durante el desarrollo de la auditoría, se presentan en la tabla 16 los resultados finales de la diligencia.

En particular, como se aprecia en la siguiente tabla resumen, la Interventoría Consorcio Malla Vial del Meta tuvo una calificación global de 59,09 sobre 100, resultado de la evaluación integral de los seis (6) componentes que se evaluaron en el mes de septiembre de 2014.

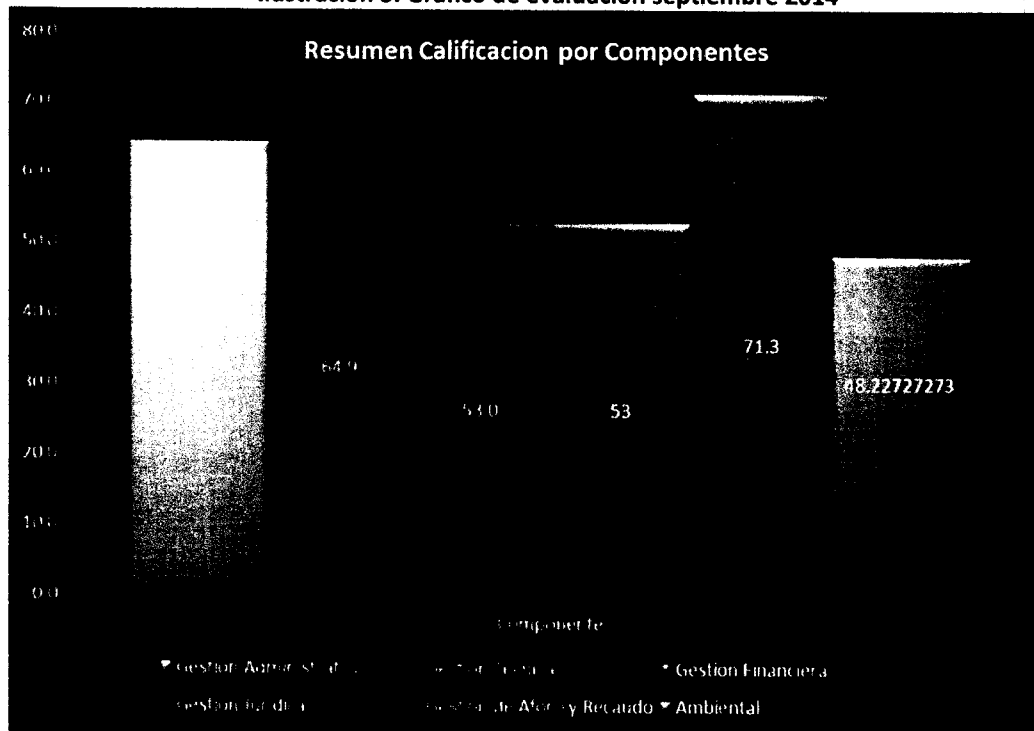
Tabla 16. Resultados de calificación MED de Interventoría.

Nombre Proyecto Concesión	Concesion Vial Malla Vial del Meta
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventores ANI
No. Contrato Interventoría	046 de 2014
Fecha de Evaluación	10, 11 y 12 de septiembre de 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa				64.14	
02	Gestión Técnica				64.87	
04	Gestion Juridica			53.00		
05	Getion Ambiental			48.23		
06	Gestion Financiera			53.00		
07	Gestion de Aforo y Recaudo				71.29	
Promedio General =		59.09				

Es relevante recalcar 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).

Ilustración 3. Gráfico de evaluación septiembre 2014



La conclusión analítica de 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.

Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos establecer procedimientos que conduzcan al perfeccionamiento de aspectos propios del servicio de Interventoría lo que finalmente se traducirá en la mejora sustancial de su calificación.

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – diligenciando el formato EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para brindar el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 5 días hábiles, al cabo de este plazo debe ser remitida al correo electrónico jleon@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría

Como se indicó en el ítem anterior del presente informe, la concesión Malla Vial del Meta consta de tres corredores viales, cuyo punto de partida es la ciudad de Villavicencio, siendo esta ciudad el eje fundamental del presente contrato.

Esta visita se realizó durante los días 10, 11 y 12 de septiembre de 2014; todo el equipo de la Interventoría dio a conocer el proyecto, que se encuentra en etapa de operación, y expusieron los controles aplicados por parte de la firma para garantizar a la Agencia que se lleva una adecuada fiscalización de las obligaciones a cargo del concesionario.

La operación de la vía se rige por el “Reglamento de Operación”, documento que establece los principios básicos para la operación, tales como: continuidad, regularidad, calidad del servicio, tecnología de avanzada, cobertura y seguridad vial.

A continuación, se desglosa por componente evaluado el desempeño de la interventoría Consorcio Malla Vial del Meta

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

1. Administrativo: Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la

presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. Técnica: El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. Financiero: La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. Jurídico: Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. Aforo y recaudo: En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. Ambiental: El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación obtenida: 64.1

La auditoría permitió concluir que se requiere fortalecer el sistema de gestión de calidad con procedimientos e instructivos particulares aplicables a cada uno de los componentes que intervienen dentro del contrato de interventoría, codificando todos los formatos que se tienen para la revisión de obligaciones contractuales, y adoptando mediante un manual de procesos los procedimientos que reflejen las diversas gestiones realizadas en cada una de las áreas.

Los informes mensuales se presentaron por fuera del término contractual, entre ellos el informe inicial cuya entrega se encontraba estipulada para el primer mes siguiente al inicio del contrato (julio de 2014); en dicho diagnóstico se debe reflejar la situación completa que en el momento se

presente en todas y cada una de las obligaciones por áreas de gestión a cargo del concesionario, dentro de las que se encuentran: Gestión Administrativa, Técnica, Financiera - Contable, Jurídica, de Aforo y recaudo, Ambiental, Social, Predial, de Seguros, de Riesgos, entre otras.

El informe mensual que debió presentarse dentro de los quince (15) primeros días calendario del mes de julio, fue radicado en la Agencia Nacional de infraestructura solo hasta el 8 de agosto de 2014. Aunado a ello no se anexó el registro filmico inherente al citado informe.

Como parte de las labores programadas para la gestión administrativa, se realizó en la oficina de la interventoría la revisión por parte del auditor, del personal del que actualmente dispone la Interventoría para la ejecución de su contrato en el proyecto carretero Malla Vial del Meta. Para ello, se tuvieron en cuenta en primera instancia, los requisitos contractuales definidos para los diferentes profesionales y el personal técnico que debe como mínimo tener el consorcio Interventores ANI.

Producto de ésta revisión, se puede concluir que efectivamente la Interventoría está cumpliendo en su totalidad con los perfiles del personal mínimo que tiene que laborar en el proyecto en concordancia con los requisitos contractuales definidos; además de contar con instalaciones organizadas y ubicadas convenientemente dentro del corredor del proyecto, específicamente en la ciudad de Villavicencio.

A continuación se relacionan los profesionales asociados a la firma interventora, relacionados en el oficio de aprobación por parte de la Agencia:

Tabla 17. Dedicación de personal aprobado a la interventoría en 2013

Nombre	Cargo	Oficio Aprobación ANI
Álvaro Francisco Bettin Diago	Director de Interventoría	20143000109271
Ismael Mafioly Rodriguez	Subdirector Técnico y operativo	20143000109271
Erika Yised Martinez S.	Asistente Administrativo ANI	20143000128391
Vilma Yanet Briceño Chirivi	Secretaria	20143000128391
Diego Fernando Aguirre A.	Inspector Técnico Operativo	20143040146881
Lucas Abril Lemus	Subdirector Jurídico	20143000128391
Ernesto Bettin Jaraba	Subdirector Financiero	20143040157461
Jose Ricardo Acosta Sichaca	Ingeniero Residente Operativo	20143000128391
Juan Pablo Zuluaga Zhadid	Especialista en Tránsito	20143000128391
Gloria Faydi Hernandez A.	Ingeniero Auxiliar Aforador	20143000128391
Fabián A. Montealegre	Topógrafo	20143000128391
Ismael Mafioly Rodriguez	Especialista en Pavimentos	20143000128391
Claudia Patricia Gaona A.	Profesional en Aseguramiento y Gestión de Calidad	20143000128391
Oscar Gustavo Calderón	Abogado Especialista en Derecho Administrativo	20143000128391

Manuel Enrique Cortez	Conductor- Mensajero	20143000128391
Juan Carlos Morales Alba	Especialista en Diseño Geométrico	20143040146881
Jairo Iván Ortega Peña	Auditor de Sistemas y/o peaje	20143040146881
Oscar Javier Rodríguez Sierra	Especialista Ambiental	20143040146881
Jorge Alberto Padilla Romero	Especialista en Estructuras	20143000128391
Jorge Eliecer Acosta Arboleda	Auditor en Seguridad Vial	20143040146881
Melquieced Cantor Bello	Especialista en Geotecnia o Suelos	20143000128391
Alida Azucena Arévalo Silva	Profesional Área Socio-Predial	20143000141541
Alexander Rojas Ortiz	Cadenero	20143040157461
Yenny E. Castillo Lesmes.	Profesional Contable	20143040157461
Carlos Jaime Puerta Diaz	Esp. En Hidráulica e Hidrología	20143040157461

Se constataron las dedicaciones relacionadas a continuación, sin embargo a criterio de esta oficina, en muchos casos resultan insuficientes para la demanda del proyecto.

Tabla 18. Dedicación de personal aprobado a la interventoría

Cargo	Dedicación
Director de Proyecto	10%
Subdirector Técnico-Operativo	10%
Subdirector Financiero	10%
Subdirector Jurídico	10%
Especialista en Pavimentos	5%
Especialista ambiental	5%
Especialista Diseño Geométrico	5%
Especialista en Tránsito y Transporte	5%
Esp. en Hidráulica e Hidrología	5%
Especialista en Estructuras	5%
Especialista en geotecnia	5%
Auditor en seguridad vial	5%
Profesional Área Socio - Predial	10%

En concordancia con lo anterior, se detectaron posibilidades de mejora en los siguientes ítems:

- ▲ Página web de la interventoría: En cumplimiento del Anexo 4 del Pliego de Condiciones, la interventoría deberá implementar una conexión de video en tiempo real de los principales frentes de obra y de la operación de cada una de las básculas, obligación que no ha sido en su totalidad por parte de la firma interventora.
- ▲ Presentación de Matriz de riesgos, asociada al proyecto.
- ▲ Tiempos de presentación y contenido del informe mensual y/o mediciones.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 64.9

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

En la parte operativa se verificó el seguimiento a los equipos del concesionario, grúas, ambulancias y equipos de inspección; especificando ubicación y registro fotográfico de cada uno de ellos e identificando el número de servicios solicitados versus servicios prestados; encontrando que la firma interventora cuenta con listas de chequeo idóneas para la verificación contractual.

En términos generales se realiza un adecuado seguimiento al mantenimiento rutinario en cada uno de los tres corredores concesionados, indicando las labores cometidas en el tramo y describiendo los puntos de la ocurrencia.

Se evidenció que en cumplimiento al reglamento de operación, las instalaciones del módulo de servicio del peaje de Vanguardia se encuentran siendo utilizadas como área de servicio, dando cumplimiento de esta forma a otro ítem al citado reglamento, en consideración a que el área de servicio anexa al CCO no cumplía con la ubicación y las condiciones de servicio requeridas.

Para las concesiones que se encuentran en operación, como es el caso que nos ocupa, conviene enfocar el servicio a la verificación de los ítems propios de esta etapa, con énfasis especial en el registro de las condiciones de mantenimiento rutinario. Para ello, esta oficina recomienda la implementación dentro del informe de la siguiente matriz:

Tabla 19. Matriz de evaluación de mantenimiento

Cercas Tramo X		TOTAL	MAYO	ACUMULADO		
TOTALES AUSCULTACIÓN		TOTAL	MAYO	ACUMULADO		
Presencia de pasto o vegetación	Rozar y limpiar (ml)		0%	0%		
Elemento desplomado y/o desalineado	Plomar, alinear y asegurar adecuadamente (un)		0%	0%		
Elemento roto	Restituir postes (un)		0%	0%		
Alambre destemplado	Templar y asegurar (m)		0%	0%		
Falta alambre	Restituir, templar y asegurar (m)		0%	0%		
Otros						
Cunetas laterales Tramo 2						
TOTALES AUSCULTACIÓN		TOTAL	NOVIEMBRE	ACUMULADO		
Desprendimiento de emboquillado juntas	Limpiar y sellar (un)		0%	0%		

Placa y/o módulo fracturado	Demoler, fundir y/o restituir (m)			0%		0%		
Espaldar cuneta fracturado	Demoler y fundir (m)			0%		0%		
Grieta longitudinal en placa y/o base	Regatear, limpiar y sellar (m)			0%		0%		
Grieta longitudinal con filtración en fondo y/o base	Regatear, limpiar y sellar (m)			0%		0%		
Grieta longitudinal espaldar	Regatear, limpiar y sellar (m)			0%		0%		
Dilatación con filtración juntas constru transv	Limpiar y sellar (un)			0%		0%		
Dilatación junta entre asfalto y concreto	Limpiar y sellar (un)			0%		0%		
Socavación de fondo	Rellenar con material seleccionado (m)			0%		0%		
Otros	0							
Defensas Tramo 2		COLA PEZ	BIONDAS	CAPTAF	PARAL	TTA	AMORTI	PLOMADO
		un	un	un	un	un	un	m
TOTALES AUSCULTACIÓN								
Falta elemento	Restituir (un o m)							
Elemento desplomado y/o desalineado	Plomar, alinear y asegurar adecuadamente (ml)							
Elemento roto	Restituir (un)							
Otros	Asegurar y retirar parales							
Señales verticales Tramo 2								
TOTALES AUSCULTACIÓN		TOTAL		NOVIEMBRE		ACUMULADO		
Elemento desplomado y/o desalineado	Plomar, alinear y asegurar adecuadamente (un)			0%		0%		
Elemento roto	Restituir (un)			0%		0%		
Bordillos Tramo 2								
TOTALES AUSCULTACIÓN		TOTAL		NOVIEMBRE		ACUMULADO		
Desprendimiento de emboquillado juntas	Limpiar y sellar (un)			0%		0%		
Prefabricado desacoplado	Alinear, asegurar y emboquillar (un)			0%		0%		
Elemento roto	Restituir (ml)			0%		0%		

Vías de superficie: la implementación del siguiente formato permitiría registrar el seguimiento cursado dentro del recorrido al corredor vial, presentando ante la ANI una bitácora del mantenimiento formalizado por el concesionario.

Tabla 20. Matriz de evaluación de mantenimiento II

ACTIVIDAD	ZONA DE TRABAJO	CANTIDAD	UNIDAD
Limpieza de cunetas	K x+xxx al K x+xxx		m
Limpieza de bermas	K x+xxx al K x+xxx		m
Limpieza tubería de alcantarillas	K x+xxx al K x+xxx		unid
Limpieza cajas de alcantarillas	K x+xxx al K x+xxx		unid
Lavado señales verticales	K x+xxx al K x+xxx		unid

Lavado SOS	K x+xxx al K x+xxx		unid
Rocería	K x+xxx al K x+xxx		M2
Recolección basuras	K x+xxx al K x+xxx		m
Limpieza y lavado drenes horizontales	K x+xxx al K x+xxx		unid
Limpieza de sumideros	K x+xxx al K x+xxx		unid
Limpieza de zanjas de coronación, torrenteras y bajantes	K x+xxx al K x+xxx		m
Rebordeo de pavimento	K x+xxx al K x+xxx		m
Limpieza y lavado de la báscula (bordillos)	K x+xxx al K x+xxx		unid

Como se indicó con anterioridad, y teniendo en cuenta que es una concesión que se encuentra en operación, se debe prestar mayor atención a las condiciones de vía que generan confort al usuario; para ello producto de los recorridos efectuados por los inspectores de tráfico, y descritos en el ítem 5 "Mantenimiento y estado de la vía" del informe mensual de interventoría, recomendamos dejar registro de la exploración visual que se efectúa a cada una de las rutas.

Tabla 21. Matriz de evaluación de mantenimiento III

Ruta	PR	Margen	Daño Carpeta

Para la verificación del reglamento de operación se exhorta a implementar la siguiente tabla:

Tabla 22. Matriz de verificación manual de operación

PARÁMETRO A CONTROLAR	SEGÚN REGLAMENTO	EXISTENTE EN LA VÍA	OBSERVACIONES
CONTINUIDAD			
Continuidad	La vía debe estar abierta el 100% del tiempo	Abierta el 100% del tiempo	Hubo continuidad en la operación, con excepción XXXX
COBERTURA Y REGULARIDAD			
Peajes	Para la operación de la vía se tendrán XX estaciones de peaje, XX de ellas con cobro en dos sentidos	Peaje 1 : dos sentidos funcionamiento normal Peaje 2:	Cumple reglamento
Pesaje	Se instalará XX estación de pesaje en todo lo largo del proyecto, la cual se ubicará entre el XX debiendo permanecer en funcionamiento, mínimo una plataforma para pesar camiones hasta C3-S3, disponiendo de una Fiscal, un operador y un auxiliar. En todo caso se pesará el 60% de los vehículos de carga que circulen	Se cuenta con XX ubicadas en XXX,	A la fecha no se está Cumpliendo con el 60 % exigido. El parámetro se evalúa por año, por lo que al Concesionario le quedan los meses restantes para cumplir con lo exigido. A Finales de XX se suspendió el pesaje por descalibración de la báscula.

PARÁMETRO A CONTROLAR	SEGÚN REGLAMENTO	EXISTENTE EN LA VÍA	OBSERVACIONES
	por año sin permitir colas Superiores a tres vehículos.		
Grúa	XX permanentes con mecánico y un ayudante		
Ambulancia	Permanecerá en funcionamiento XX centros de control XX operacional donde se coordinarán las diferentes acciones de los servicios de grúa, ambulancia y centralizará la información suministrada por inspectores	Una en XX, una en XX con chofer y paramédico	Cumple Las ambulancias se encuentran inscritas a una red de emergencia local. Si se requiere se puede disponer de más ambulancias en la vía
Inspección del tráfico	Mínimo XX inspectores de vía motorizados, haciendo un Recorrido permanente de XX Km. El móvil estará dotado de radioteléfono		El servicio no se presta las 24 horas
POLICIA VIAL			
	Un Oficial		
	Un sudoficial		
	XX vehículos		Con fecha de adquisición para reposición
	XX Motocicletas		Con fecha de adquisición para reposición
	Equipos de radiocomunicaciones		
	XX alcoholímetros		Con fecha de calibración para seguimiento
	Cuatro radares, control de velocidad		
	XX vallas		
	XX conos de señalización		
	XX chalecos reflectivos		
	XX linternas de caperuza roja		
	Cuatro caja de herramientas		
ÁREAS DE SERVICIO PUBLICO AL	Se construirá y dotará una cafetería que tendrá servicio de Alimentos, cafetería, parqueo, sanitarios y teléfono público. Y dos puestos de salud de primeros auxilios localizados en las inmediaciones de las estaciones de peaje de XXXX	Ubicada en XXX y verificación de dotación y cumplimiento en metraje	
PARADEROS	En caso necesario, se deberán disponer de paraderos para automotores de transporte		

PARÁMETRO A CONTROLAR	SEGÚN REGLAMENTO	EXISTENTE EN LA VÍA	OBSERVACIONES
	público de pasajeros, en sitios que lo ameriten para la demanda. Los paraderos estarán ubicados fuera de las calzadas, en un sobreaño con sus correspondientes carriles de salida y retorno y con área cubierta mínimo de 8,0 m ²		

Para reportar el seguimiento en las estaciones de pesaje se debe incluir en el informe mensual la siguiente tabla Indicando el número de camiones que pasaron con sobrepeso, y a qué porcentaje corresponde del total de vehículos de carga pesados.

Tabla 23. Matriz de evaluación estación de pesaje

Mes	Número de Camiones			
	Circulantes	Pesados	Sobrecarga	Comparendos PC
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				
Total				

Como conclusión general de la visita a estaciones de peaje y pesaje se pudo evidenciar que se presenta deterioro en los accesos de los carriles a las estaciones de peaje y en algunos casos ahuellamiento. Al ingreso de la báscula se observan fisuras pronunciadas que deben ser atendidas y requerir al concesionario que adopte medidas definitivas que garanticen el adecuado ingreso a las casetas.

Se debe documentar el seguimiento al módulo de servicio del antiguo peaje de Vanguardia, donde se incluya la verificación de teléfonos públicos, zona de alimentación, sanitaria, puesta de parqueo, oficina de policía de carreteras, oficina de administración, enfermería dotada, zona de recibo y circulaciones; en conclusión todo lo que disponga el reglamento de operación.

7.1.3 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 53

Como ya se mencionó, el componente financiero de la interventoría busca encargarse de la ejecución de los procesos y actividades relacionadas con el manejo financiero del contrato de concesión, incluyendo el control y seguimiento a los recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo Contrato de Concesión.

Dentro del informe financiero se debe relacionar resumen del comité de fiducia, explicando los estados financieros así como el detalle de los movimientos de las subcuentas más relevantes.

Del mismo modo es acertado presentar indicadores cualitativos del período revisado, los cuales representan la gestión financiera acorde con la etapa en que se encuentra el desarrollo del proyecto, en este caso operación con construcción parcial.

Una vez revisado el informe mensual en su capítulo 7 denominado Informe Financiero, se presentan las siguientes observaciones:

- ▲ No se presenta la información del recaudo (tráfico total que circuló por estaciones de peaje multiplicado por las tarifas)
- ▲ No se registra verificación de las obligaciones contraídas con ocasión de la firma del otrosí N° 9 cláusula tercera, como lo es la distribución de recaudo a favor de la autopista de los llanos (46.35) y a favor de la ANI (53.65%)
- ▲ Actualización del estado de la cuenta: No se especifica cuando se saldó la deuda con el concesionario y el valor de los "excedentes" a favor de la ANI. Lo anterior debe detallar con saldo del capital anterior, los intereses generados en el periodo, abono realizado al capital y el saldo a capital después del abono.
- ▲ Verificar y presentar el total del activo discriminando (activo corriente, activo disponible, cuentas por cobrar, inversiones temporales, maquinaria y equipo y activos no corrientes)
- ▲ Verificar y presentar el total del pasivo y del patrimonio.
- ▲ Describir la razonabilidad financiera describiendo (razones de liquidez, razones de rentabilidad, razones de endeudamiento y razón de solvencia)

7.1.4 Gestión jurídica

Calificación obtenida: 53

Durante la valoración de este componente, se hallaron situaciones generales que son susceptibles de revisión y/o mejora, tales como:

Estrictamente necesario definir por parte de la Agencia mediante concepto jurídico, la destinación de los "excedentes" generados por recaudo de peaje hasta la reversión de la concesión.

Dentro de este componente de la función interventora, se obtuvo un rango de desempeño bajo en el seguimiento a las pólizas del contrato de concesión, toda vez que no se revisa con rigurosidad el estado de las garantías otorgadas a la concesión en cuantía y cobertura.

Lo anterior se sustenta en que una vez revisado el informe mensual aportado por la Vicepresidencia de Gestión contractual, no se demuestra seguimiento a la aplicabilidad de pólizas y garantías, esto es de vital importancia en el desarrollo del contrato, más aun cuando hay pólizas del contrato de concesión que tienen vencimiento a septiembre 28 de 2014.

Al interior de las vías concesionadas existen cuatro sitios denominados broches, los cuales según lo presentado son sectores de vía en donde no se adelantan trabajos de mantenimiento periódico y rutinario toda vez que en la etapa de construcción no fueron rehabilitados. Para la Oficina de control Interno es imperioso que un concepto jurídico respalde la validez de dicha posición, pues considera que es obligación del concesionario mantener las condiciones de operatividad de toda la vía mediante labores de mantenimiento orientadas a garantizar la seguridad del usuario.

7.1.5 Desempeño del componente aforo y recaudo

Calificación obtenida: 71.3

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

Dentro de la ejecución de la visita se pudo evidenciar un cumplimiento contractual a las obligaciones propias del ítem como son: conteos para establecer un parámetro de control de TPD reportado por el concesionario, se lleva verificación del correcto funcionamiento de los equipos de conteo, clasificación de vehículos y registro de recaudo de peaje, así como registro de verificación de los instalaciones de recaudo y de pesaje.

Para este aspecto, los resultados de la diligencia señalan que se realiza un cabal seguimiento al aforo mediante auditorías soportadas con formatos debidamente codificados de las estaciones de peaje, verificando los equipos de control de tráfico, el estado general de las casetas y de las zonas de cobro, y la operación general de la estación. La oficina de Control Interno aporta algunas sugerencias para mejorar el seguimiento que ya es llevado a cabo por la firma interventora y que serán detalladas en las conclusiones y recomendaciones del presente informe.

En marco de la auditoría se encontraron formatos de seguimiento a infraestructura de la estación, periféricos de vía, planta y sistemas, evidenciando que estos son acordes a las necesidades de las estaciones de peaje y de pesaje.

Cabe anotar, que no se evalúan periódicamente los riesgos asociados en el sistema de información existente en los peajes. No se implementan acciones de mitigación o un plan de mejoramiento interno susceptible de ser evaluado por los auditores, permitiendo al concesionario mejorar o corregir las debilidades de control que se detecten con el propósito de incrementar las condiciones de calidad, confiabilidad y seguridad del sistema de información de peajes.

Otro punto a destacar es que no se presentó para la verificación de esta Oficina, el porcentaje de confiabilidad de los equipos de recaudo, no permitiendo advertir el cumplimiento del concesionario.

7.1.6 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 48.23

Una vez revisado el informe mensual allegado a la Agencia Nacional de Infraestructura, se puede concluir que el seguimiento en el tema ambiental debe ser reforzado con base en las siguientes premisas:

- ▲ Revisar, analizar y emitir concepto técnico con respecto al programa de higiene y seguridad industrial.
- ▲ Verificar que la realización de las actividades efectuadas por el concesionario en cumplimiento de la etapa de operación y mantenimiento se enmarquen dentro de los requerimientos ambientales y que sus resultados correspondan a los esperados; asimismo diseñar y recomendar los correctivos necesarios.
- ▲ Verificar que el sistema de calidad ambiental y el programa de Higiene, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional elaborado por el Concesionario, cumpla con las disposiciones legales en materia de seguridad industrial para todas y cada una de las actividades de obra y operación a realizar; en el mismo sentido vigilar su cumplimiento.

Como se manifestó anteriormente, los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de establecer procedimientos conducentes a la optimización del servicio de Interventoría en pro del desarrollo exitoso del proyecto y como valor agregado esto se reflejaría en alcanzar una mejora sustancial en su calificación.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

8.1 Para la Interventoría

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

1. Los informes de interventoría presentados hasta el momento requieren de un mejoramiento en su contenido y de la inclusión de recomendaciones hacia la entidad, entendiendo que no solo se deben anexar soportes para reflejar las labores realizadas por esa organización. El informe de interventoría se debe entender como un documento gerencial que sirva para que la entidad identifique aspectos importantes de avance, así como aspectos propios del desarrollo del contrato bien sea de concesión o interventoría que requieran soluciones y/o directrices eficaces en bien del desarrollo propio del proyecto.
2. Es obligación de la interventoría verificar el plan de contingencia implementado por la concesión para garantizar la continuidad en las operaciones de tráfico, recaudo y atención al usuario.
3. Es importante incluir dentro del informe el control que se lleva al mantenimiento tanto preventivo como correctivo instaurado por el concesionario, que se efectúa a los equipos de peaje y pesaje; realizando especial énfasis en el manejo que se realiza a las copias de seguridad grabadas en discos duros externos bajo los parámetros de una adecuada política de seguridad informática.
4. La interventoría deberá llevar de manera clara y detallada el cuadro de riesgos del contrato de la Interventoría y del concesionario, a efectos de contar con una herramienta preventiva al interior de la ANI para la toma de decisiones y seguimiento a temas que pueden incidir negativamente en el desarrollo de los contratos. Esta información debe incluirse dentro de los informes mensuales de Interventoría.
5. Se recomienda a la Interventoría que dada la cercanía de la finalización del contrato de concesión de la Malla Vial del Meta (prevista para el mes de enero de 2015), se realicen desde ya todas las acciones y procedimientos encaminados a la entrega de la información documental que se haya gestionado en el transcurso de todo el contrato de concesión, a efectos de estar preparados para el futuro empalme con INVIAS y/o concesión 4G.
6. Se recomienda la ejecución de pruebas de repetibilidad y de excentricidad para determinar la confiabilidad de las básculas, y de esta forma determinar si los resultados de dichos ensayos se ubican dentro de los rangos permitidos.
7. Se recomienda la verificación del procedimiento codificado como Pd-Mis-8.5, asociado a las reversiones de contratos concesionados, lo anterior con el fin de identificar las actividades asociadas a la entrega y los requisitos exigidos para la misma.
8. No se presentó el inventario de la vía, el cual debió realizarse al inicio de la ejecución del contrato de la firma interventora; dicho inventario debe incluir la localización de las edificaciones existentes a lo largo del corredor vial (estaciones de servicio, industrias, zonas urbanas, etc.).
9. Los criterios referenciados en el presente documento, se constituyen en sugerencias orientadas al refuerzo del informe mensual de interventoría, y su propósito es la generación de herramientas tales como cuadros, gráficas y diagramas que permitan a

la Entidad conocer el estado actual del proyecto y las medidas a implementar. En adelante, el uso de índices e indicadores deberá implementarse con rigor, para efectos de lograr facilidad en la lectura, análisis y seguimiento de los mencionados informes así como en la evaluación de la gestión de la interventoría.

10. De acuerdo con la tabla de elaboración de informes del anexo técnico N°4, se observó que no se plantea cronograma de actividades a realizar; recordemos que esta es una bitácora esencial para el correcto seguimiento del proyecto por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
11. En virtud a la tabla de elaboración de informes del anexo técnico N°4, se encontró que no se presentó el informe de diagnóstico de avance⁹ dentro de los términos contractuales, este documento corresponde básicamente a una actualización del informe inicial o estrategia, y al igual que éste, el diagnóstico de avance deberá contemplar los aspectos financieros, técnico-operativos y jurídicos, acompañado de la respectiva actualización de la matriz de riesgos existente.
12. Ineludible verificar la calibración de equipos y su entrega a la POLCA, suscribiendo la correspondiente acta de entrega.
13. No se ha presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura el plan de acción para aprobación por parte de la Entidad en lo referente a las auditorías de seguridad vial. Es necesario recordar que ello se debió hacer dentro de los tres meses siguientes a partir de la suscripción del acta de inicio.
14. El contrato de interventoría inició en junio 13 de 2014, y de acuerdo al anexo técnico N°4 se debió realizar una auditoría de seguridad vial el segundo mes contado a partir del acta de inicio del citado contrato. Esta auditoría no ha sido presentada ante la Agencia Nacional de Infraestructura.
15. Se debe anexar el seguimiento realizado a la página Web del concesionario www.allanos.com.co, 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, servicios en línea, noticias de interés, entre otros.
16. Es preciso tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación y evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: administrativos, técnicos, jurídicos, financieros y del componente de aforo y recaudo.
17. Se debe documentar y anexar soporte del seguimiento que se practica al equipo de control de calidad interno del Concesionario, cuya función es verificar el desempeño de las actividades de los subcontratistas.
18. De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 4 de requerimientos técnicos del contrato de interventoría, ítem 4.1.2.2, la firma interventora debe poner a disposición del desarrollo del contrato un sistema de gestión de proyectos (plataformas web) que permita contar con una visual en tiempo real de las estaciones de pesaje y de

⁹ Este informe se presenta cada seis (6) meses según anexo 4 y cada tres (3) meses según el contrato de interventoría N355 de 2013.

- situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto tales como: accidentes con pérdidas humanas, desastres naturales, entre otros.
19. Se sugiere implementar los cuadros de seguimiento suministrados por la Oficina de Control Interno y de esta forma garantizar a la Entidad que se registra la gestión realizada durante el período auditado; por mencionar algunos: matriz de cumplimiento del manual de operación, avance en el mantenimiento rutinario, y registro de la auscultación visual efectuada en el corredor vial.
 20. Verificar el cumplimiento del área de servicio instalada en el módulo de servicio del antiguo peaje de Vanguardia.
 21. Es necesario que la interventoría estudie con mayor profundidad sus obligaciones contractuales de seguimiento al concesionario en el componente ambiental, lo anterior debido a que a la fecha de la auditoría no se había reportado un seguimiento dentro del informe mensual conforme a las obligaciones pactadas. Esta acción deberá tener carácter inmediato toda vez que es el componente de vigilancia y control más débil con el que cuenta la interventoría.
 22. Implementar en el informe mensual las recomendaciones de carácter financiero dispuestas en el ítem 7.1.3 del presente documento.
 23. Allegar la actualización del inventario presentado por la firma interventora saliente mediante oficio N° 20134090222132 de noviembre 6 de 2013, para la reversión, y el cual fue solicitado por la supervisión mediante oficio N° 20143000139031 de julio 24.

8.2 Para el supervisor

Durante el desarrollo de la presente auditoría, se pudo observar un conocimiento adecuado del proyecto por parte del supervisor Lilian Laza en general de la Gerencia de la cual se desprende el citado proyecto; además de un liderazgo en temas importantes como la atención a usuarios en CCO y la coordinación con otras áreas para definir temas trasversales de la concesión.

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

1. No se presenta el informe mensual por parte de la Interventoría dentro de los términos establecidos en el Capítulo IV de la Minuta del Contrato, sección 4.02 informes mensuales donde se estipula su presentación dentro de los primeros quince días calendario de cada mes.
2. Ejercer su función en lo que respecta a la valoración efectuada mediante la Matriz MED, producto de la aplicación a la interventoría Consorcio Interventores ANI. Se resaltan principalmente los siguientes aspectos los cuales ameritan una estrategia de implementación de procedimientos y acciones por parte de la interventoría con el apoyo de la supervisión, para lograr optimizar su nivel de servicio:
 - Actualización científica y tecnológica hacia el personal de interventoría.
 - Capacitaciones internas al personal de interventoría.

- Aspectos de seguimiento financiero.
 - Aspectos de seguimiento ambiental
 - Seguimiento remoto desde zonas de pesaje.
 - Cronogramas de actividades mensuales para realizar la interventoría en el período.
 - Metodología para el control de invasiones al derecho de vía
3. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de septiembre de 2014 de 59.09 valor que se encuentra dentro del rango definido como medio, se debe requerir a la firma interventora para que adopte las medidas necesarias que garanticen el acatamiento de las recomendaciones efectuadas.
4. Una vez se defina por parte de la Gerencia Jurídica de la ANI, la destinación de los "excedentes" generados por recaudo de peaje hasta la reversión de la concesión, se debe remitir concepto a la Oficina de Control Interno.
5. El concesionario debe definir cuál es el mecanismo apropiado para el cobro del dinero correspondiente al K16.

Cordialmente



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

Proyecto: Javier Leon Herazo. Ingeniero Control Interno

ANEXO 1.

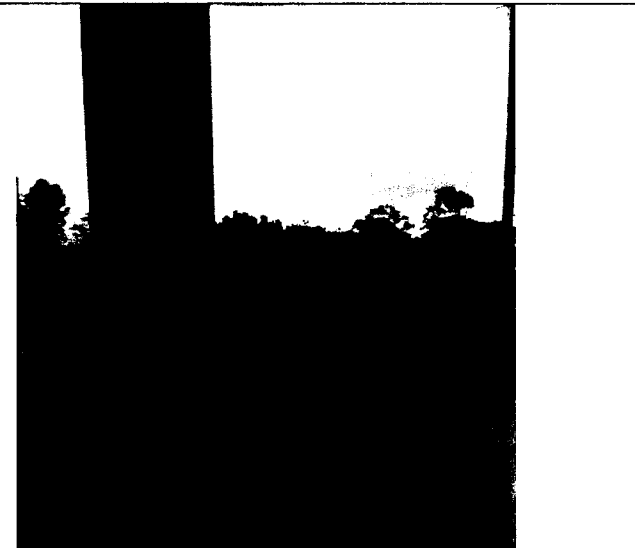

REGISTRO FOTOGRAFICO



ANEXO FOTOGRAFICO COMENTADO

Se anexa registro fotográfico, de seguimiento al seguimiento registrado por el supervisor e interventor de la concesión Vial MALLA VIAL DEL META

ITEM : Técnico	ITEM : Técnico
Foto 1:	Foto 2:
	
FECHA : Septiembre de 2014	FECHA : Septiembre de 2014
DETALLE: Verificación de obligaciones contractuales en estación de peaje. Se realizó verificación de libros contractuales, boletería manual, y fondo de recambio	DETALLE: Verificación contractual de vehículos, con cámaras de video.

ITEM : Técnico	ITEM : Técnico
FOTO 3:	Foto 4 :
	
FECHA : Septiembre de 2014	
DETALLE: Verificación en SOS.	DETALLE: Equipo de video interventoria

ITEM : Técnico	ITEM : Técnico
Foto 5	Foto 6
	
FECHA : Septiembre de 2014	FECHA : Septiembre de 2014
DETALLE: Se realizó arqueo a una caseta de peaje, verificando los controles con los que cuenta la interventoría.	DETALLE: la estación de peaje de Veracruz, ubicada en la vía que conduce de Villavicencio al Municipio de Cumaral, presenta fallencias en algunas lozas.