

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-014109-3
Fecha: 03/12/2015 09:26:40->102
FUN: GERMAN CORDOBA ORDON-600
Anexos: Informe (23 folios)

Bogotá D.C



PARA: GERMAN CÓRDOBA ORDOÑEZ
Vicepresidente Ejecutivo

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero, Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (PEI 17).

Apreciado Doctor Córdoba:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero, Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (PEI 17), realizada los días 21, 22 y 26 de octubre de 2015, dando cumplimiento al plan de evaluación independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto carretero, Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (PEI 17).	6*	6*	3*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

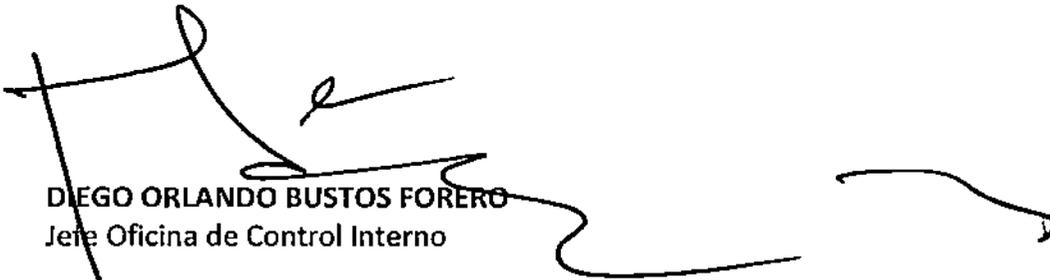
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g, artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora

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

sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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

Con un muy cordial saludo,



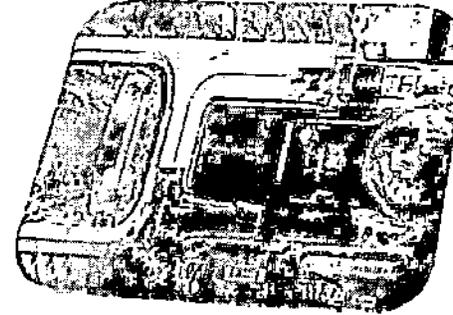
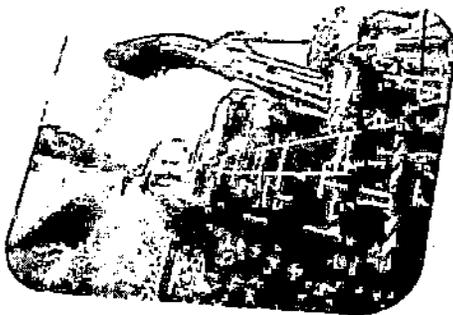
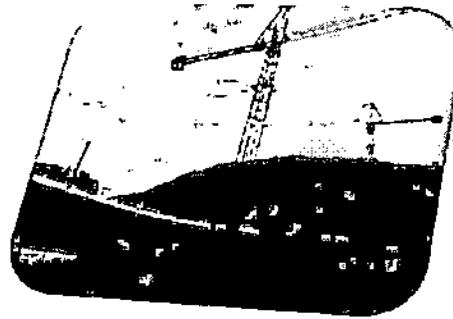
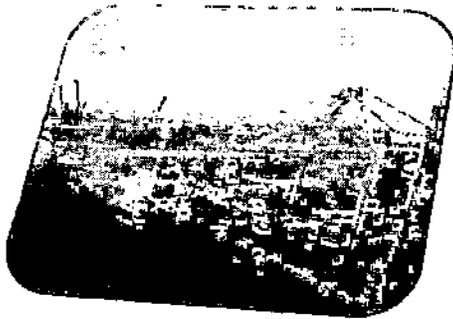
DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Andres Silva— Gerente de Proyecto
Alfredo Camacho— Supervisor del Proyecto.

Anexo: Informe (23Folios)
Proyectó: Alvaro Sandoval Reyes — Contratista Oficina de Control Interno
Nro Borrador: 20151020026348

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (PEI 17)

2015

CONTENIDO

2	ALCANCE.....	6
2.1	Componentes Analizados	6
2.2	Información de los contratos.....	6
3	METODOLOGÍA.....	8
3.1	Metodología empleada	8
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	10
5.1	Revisión del Plan de Mejoramiento por procesos	11
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	15
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la auditoría.....	15
6.2	Descripción del proyecto a auditar.....	17
6.3	Temas abordados de manera específica:.....	20
6.4	Consideraciones principales de la auditoría	26
6.5	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente.....	27
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	27
7.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría	29
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.	31
7.1.2	Desempeño del componente técnico	32
7.1.3	Desempeño del componente aforo y estadística.....	35
7.1.4	Desempeño del componente predial.....	36
7.1.5	Desempeño del componente Jurídico	38
7.1.6	Desempeño del componente ambiental.....	39
7.1.7	Desempeño del componente financiero.....	41
7.1.8	Desempeño del componente social	41
8	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES – Reunión de cierre	42
8.1	No Conformidades	42
8.1.1	Para la Interventoría.....	42
8.1.2	Para la supervisión.....	43
8.2	Recomendaciones	43
8.2.1	Para la Interventoría.....	43
8.2.2	Para la Supervisión	45

8.3	Buenas prácticas y observaciones.....	45
-----	---------------------------------------	----

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Datos de los contratistas responsables.....	6
Tabla 2.	Plazos estimados del Concesionario.....	7
Tabla 3.	Datos asociados a la Concesión.....	7
Tabla 4.	Datos asociados a la Firma Interventora.....	7
Tabla 5.	Antecedentes informes Contraloría General de la República.....	10
Tabla 6.	Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 7.	Relación de Observaciones PMP y su avance.....	11
Tabla 8.	Temas programados de auditoría.....	16
Tabla 9.	Descripción de tramos.....	18
Tabla 10.	Accidentalidad consolidada por tramos.....	25
Tabla 11.	Accidentalidad 2015.....	26
Tabla 12.	Resultados de calificación MED de octubre de 2013.....	28
Tabla 13.	Resultados de calificación MED de octubre de 2015.....	28
Tabla 14.	Índices de estado tramos 1-6.....	34
Tabla 15.	Índices de estado tramo 7.....	35

ÍNDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS

Ilustración 1.	Mapa del Proyecto.....	14
----------------	------------------------	----

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

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.

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

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

“(…) es 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 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,

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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); la auditoría fue dada a conocer mediante memorando interno No. 2015-102-011599-3 del 5 de octubre de 2015, solicitando la información referente al proyecto y mediante correo electrónico del 16 de octubre de 2015.

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el comportamiento de la Interventoría y de la Supervisión asociadas al proyecto indicado en el numeral 2.2 de este informe, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en los planes de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general a la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la Interventoría del proyecto de concesión modo carretero, concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (PEI 17) y las actuaciones de vigilancia y control de la Interventoría Consorcio Intercol SP.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en octubre del año 2013, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2 ALCANCE

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

2.1 Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle, del proyecto de concesión carretero, se resaltan las etapas de CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la Concesión Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca., tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Intercol SP en virtud del contrato 068 de 2012; igualmente, se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto carretero, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, aforo (recaudo) y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a esta misma interventoría (la primera evaluación se llevó a cabo en octubre de 2013), lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con el objeto de atender las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe.

2.2 Información de los contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas responsables.

GLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Realizar los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción y rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión para la cabal ejecución del proyecto denominado MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, bajo el control y vigilancia del INCO.	005 de 1999	UNION TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA
INTERVENTOR	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, jurídica, administrativa, contable, financiera, operativa, predial y socio ambiental del contrato 005 de 1999.	068 DE 2012	CONSORCIO INTERCOL SP
SUPERVISOR	Profesional de la ANI en provisionalidad.		Alfredo Camacho Salas

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME DE AUDITORÍA – PROYECTO CARRETERO Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca</p>	
--	--	---

*Nota: En el mes de febrero de 2015, la supervisora que venía manejando el proyecto, Ing. Egna Franco, hace entrega de la supervisión al Ing. Alfredo Camacho Salas quien en adelante estará al frente.

Tabla 2. Plazos estimados del Concesionario.

CONTRATO DE CONCESION – FECHAS IMPORTANTES	
Fecha de Suscripción	29/01/1999
Fecha de Terminación Estimada	22/03/2054
Fecha Acta Inicio	05/04/1999
Inicio etapa de preconstrucción	05/04/1999
Inicio etapa construcción	14/08/2000
Inicio etapa operación y mantenimiento	01/11/2016

Fuente: Ficha técnica ANI. Septiembre de 2015.

Tabla 3. Datos asociados a la Concesión

CONCESIONARIO	UNION TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA	
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Luis Héctor Solarte	36.67%
	Carlos Alberto Solarte Solarte	36.67%
	Pavimentos Colombia S.A.	26.67%

Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	CONSORCIO INTERCOL SP
Representante Legal	Erika Liliana Acosta
Fecha de Inicio del Contrato	10-10-2012
DATOS FIRMA INTERVENTORA	
JORGE PIDDO Y COMPAÑÍA LIMITADA	50%
SIGA INGENIERIA Y CONSULTORIA S.A SUCURSAL COLOMBIA	50%
TOTAL	100%

3 METODOLOGÍA.

3.1 Metodología empleada

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

La información allegada fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; en esta oportunidad la auditoría se centró un recorrido físico a la obra mediante la visita de campo y en una verificación documental; fueron verificadas la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Mediante correo electrónico del 2 de octubre de 2015 y memorando interno del 5 de octubre generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia Ejecutiva y el supervisor del proyecto a auditar. La recepción de la información se dio el 16 de octubre en medio magnético

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a solicitar evidencias documentales durante la reunión de auditoría a medida que se abordaba cada tema, es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registro fotográfico, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia Ejecutiva, aportada en medio magnético luego del requerimiento. La información relacionada y revisada es:

1. Ficha técnica del proyecto.
2. Contrato de concesión, Otro sí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
3. Apéndice técnico del contrato de concesión.
4. Contrato de la interventoría con todos sus anexos, otro si, adiciones, entre otros documentos contractuales.
5. Propuesta económica de interventoría.
6. Acta de inicio de interventoría.
7. Últimos dos informes de supervisión.
8. Personal y perfiles de interventoría, aprobación por parte de la ANI.
9. Último informe de interventoría. (mes de septiembre)
10. Último informe de índice de estado.
11. Último informe de Auditoría de seguridad vial.

12. Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
13. Últimas dos 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 llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora, tanto en Palmira como en Bogotá, con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, inicialmente en su recorrido desde Palmira hasta Buga; posteriormente en el tramo 7 desde Mediacanoa hasta Loboguerrero y finalmente verificando el Peaje de Cerrito, así como la báscula de pesaje.

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.

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 210.²
- ✓ Ley 1150 de 2007, artículo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numérolas 2 y 4.
- ✓ Decreto 734 de 2012 Reglamentación del Estatuto General de Contratación.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 005 de 1999, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 068 de 2012)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.

² Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

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

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que frente a los mismos se ha ido dando cumplimiento en las unidades de medida propuestas por el supervisor para atender su causalidad, en virtud de dar efectivo cumplimiento y proceder al cierre respecto a lo solicitado por la Contraloría General de la República; esta completitud se genera conforme al plan de choque para el cierre de hallazgos solicitados por Vicepresidencia de la República a 30 de junio del año 2015

Se evidencian 16 hallazgos por parte de la Contraloría General de la República con una completitud del 100% para que por parte de la comisión auditora de la Contraloría, se proceda a la verificación y cierre de los mismos toda vez que tienen unidades de medida completas. En la tabla 6 se presenta un resumen sobre este particular.

Tabla 5. Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO CI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	16	Plan de Mejoramiento Institucional	100%	100%

Se consultó ORFEO³; 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 6. Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	RAD 2013-704-003051-1 del 5 de marzo de 2013. Denuncia posibles inconsistencias en el modelo financiero del contrato adicional # 13 al contrato de concesión 005 de 1999.	Realizado
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Rad 2013-704-003053-1 del 5 de marzo de 2013. Denuncia posibles inconsistencias en el modelo financiero del contrato adicional # 13 al contrato de concesión 005 de 1999.	Realizado

³ Sistema de gestión documental Interno - ANI

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME DE AUDITORÍA – PROYECTO CARRETERO Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca</p>	
---	--	---

PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Rad 2013-704-003052-1 del 5 de marzo de 2013. Denuncia posibles inconsistencias en el modelo financiero del contrato adicional # 13 al contrato de concesión 005 de 1999.	Realizado
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Producto de la evaluación de la MED efectuada en octubre de 2013, cuenta con 11 observaciones, las cuales serán verificadas en el ítem 5.1 del presente informe.	En ejecución

5.1 Revisión del plan de mejoramiento por procesos

Se presentan a región seguido en la tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 “plan de mejoramiento por proceso (acción preventiva, acción correctiva)”, donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en octubre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

Tabla 7. Relación de Observaciones PMP y su avance

No.	Descripción e identificación no conformidad real o potencial.	Observaciones de la OCI.	Avance %
1843	a) Realizar al interior de la ANI, las gestiones para generar el informe de observaciones o en dado caso aprobación, del documento de auditorías de seguridad vial que radicó el concesionario desde el mes de mayo de 2013 y a la fecha la ANI no se ha manifestado sobre su contenido. Este hecho cobra aún más importancia si se tiene en cuenta que ya se debería estar realizando la primera auditoría de seguridad vial, aspecto de muy alta importancia que se deben tener en cuenta en todos los proyectos que ya tienen un componente importante en el tema de operación y mantenimiento, como es el caso del proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca	Respecto de la radicación del documento en mención (Plan de acción auditorías de seguridad Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca); en los archivos documentales que dispone la entidad, no se evidencia respuesta de la entidad. Con fecha 15 de octubre de 2015, la interventora radicó en la ANI, el informe final de la auditoría de seguridad vial para la concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca. El actual supervisor esta ubicando la respuesta con los anteriores supervisores.	25%

1844	<p>b) La solución del tema ambiental en el sector 1 del tramo 7 se debe tomar como una prioridad de temas de solución para éste proyecto. Los atrasos generados en el pasado deben ser respondidos con acciones de seguimiento y liderazgo por parte de la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI para llegar a una fecha pronta de solución y así poder programar las respectivas acciones constructivas que no se han iniciado en éste sitio.</p>	<p>Se evidenciaron, en el recorrido por este tramo, los avances de obra que se generan una vez se libera un predio y se obtiene la autorización ambiental correspondiente</p>	100%
1845	<p>c) El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente carretero para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el FM 29” plan de mejoramiento por proceso (acción preventiva, acción correctiva)”, para el cual la oficina de control interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se poseen siete (7) días hábiles después que la Vicepresidencia de Gestión Contractual reciba el presente informe de Auditoría; y debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jsaenz@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.</p>	<p>En los informes mensuales de interventoría en el anexo 6 plan de mejoramiento por proceso (acción correctiva, acción preventiva) la interventoría presenta el procedimiento respectivo, estableciendo acciones a realizar y cronograma de cumplimiento de acciones de mejora. No se evidencia seguimiento.</p> <p>La supervisión del contrato elaboró y remitió el martes 3 de noviembre de 2015, el plan de mejoramiento por proceso / acción correctiva - acción preventiva.</p>	50%
1847	<p>e) Tener como prioridad por parte del supervisor, las labores hacia la interventoría para que la imagen institucional de la ANI sea divulgada, visible y esté implementada en los diferentes recursos del consorcio interventor. igualmente, que el concesionario realice ésta importante estrategia en los sitios como vehículos, sitios de peajes, pesajes, instalaciones etc.</p>	<p>Si bien la interventoría cuenta con los logotipos imantados para su colocación en los vehículos, estos no son de uso permanente, argumentando ellos problemas de seguridad en zonas de orden público. No se evidencia la imagen institucional en las instalaciones del concesionario ni en la dotación del personal. Se evidencia que el concesionario, en los vehículos de operación (Grúa, Carro Taller, ambulancia, vehículo</p>	75%

		Supervisor), llevan el logo; los demás vehículos utilizados por el Concesionario no llevan ningún emblema.	
1849	<p>b) La interventoría deberá llevar de manera clara, detallada y el cuadro de análisis de riesgos del contrato de la Interventoría, así como del contrato de concesionario, para efectos que sea una herramienta muy útil para el proyecto y para la ANI, para efectos de la toma de decisiones y seguimiento a tiempo, acerca de temas que pueden incidir negativamente en el desarrollo de los contratos. Esta información debe como mínimo presentarse dentro de los informes mensuales de Interventoría, y deberá ser muy clara y puntual la información que se presente, con la posibilidad de incluir análisis e inclusión de indicadores de gestión o herramientas que permitan a la Entidad, la evaluación de los impactos a los riesgos presentados.</p>	<p>Si bien la interventoría implementó una matriz de valoración del riesgo asociado a la concesión y a la interventoría y la incluye en sus informes mensuales (el informe de diciembre de 2014, lo contiene); no existe evidencia de su revisión, ni de su seguimiento en lo relacionado con la ejecución de los planes de acción</p>	50%
1851	<p>d) Se deberá establecer por parte de la Interventoría una página WEB con contenido robusto, actualizado y de fácil consulta por parte de los posibles usuarios de internet, toda vez que en las actuales épocas este tipo de consulta cobra más importancia y posibilidad de consulta por parte de la ciudadanía. Es por ello, que la página deberá tener un mejoramiento sustancial, con posibilidad de convertirse un instrumento importante para percibir los avances del proyecto, así como información específica que pueda requerir el ciudadano común en el transcurso del desarrollo del contrato de concesión. Siempre se debe tener la visión de que éste requisito contractual debe servir y ofrecer a la ciudadanía que la consulte, los elementos e información actualizada, integral y clara, ya que es un elemento comunicador de significativa importancia en la actualidad</p>	<p>Si bien, la interventoría cuenta ya con una página web. www.concesionmvcc.com. esta NO permite establecer los avances del proyecto. (no se actualiza desde 2013).</p> <p>No hace fácil la consulta se los usuarios toda vez que menciona que en caso de tener una sugerencia, solicitud, queja o reclamo, se debe dirigir a la ANI.</p> <p>Es importante resaltar la posibilidad de acceder a las cámaras en vivo localizadas en los peajes de la vía pero este requisito está implantado solo para miembros del sitio web y para ello es necesario registrarse como tal.</p>	50%



1852	e) Complementario al punto anterior, la Interventoría deberá realizar las gestiones propias ante el Concesionario, para efectos que la información en su página WEB esté disponible para los usuarios que la quieren consultar. De esta manera, es importante que los ciudadanos que la consulten tengan posibilidad de acceder a un teléfono o mail para que les atiendan sus posibles PQR.	El concesionario no cuenta con una página web específica para esta concesión, Existe la página web de PAVIMENTOS COLOMBIA que hace alusión a la concesión mencionada pero solo contiene información básica y no incluye links para acceder a la página de la interventoría y la ANI.	0%
1853	f) Para efectos del control de avances de los trabajos que realiza el concesionario, la interventoría deberá contar en sus oficinas con algún programa que permita realizar estas actividades de manera organizada y con posibilidad de obtención de reportes de significativa importancia para las labores propias de Seguimiento y Control. Herramientas de control de metas físicas, tiempos etc., son instrumentos necesarios para realizar estas acciones.	El consorcio INTERCOL SP realizó las gestiones con soporte técnico e implementó el programa PROJECT como herramienta de seguimiento.	100%
1854	g) La Interventoría debe cumplir y estructurar una estrategia respecto a examen de los ciclos de los recursos del concesionario para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).	La interventoría solicita a la fiduciaria del proyecto de concesión (Fiduciaria de Occidente) la evaluación correspondiente de acuerdo con el sistema de administración del riesgo de lavado de activos y de la financiación del terrorismo SARLAFT establecido en el estatuto orgánico del sistema financiero EOSF. Dicha solicitud se reiterará en los comités fiduciarios convocados y a los que asiste mensualmente por esta Interventoría	100%

1855	h) La interventoría deberá llevar de manera clara, detallada y el cuadro de riesgos del contrato de la Interventoría y del concesionario, para efectos que sea una herramienta preventiva al interior de la ANI para toma de decisiones y seguimiento a temas que pueden incidir negativamente en el desarrollo de los contratos. Esta información debe como mínimo presentarse dentro de los informes mensuales de Interventoría.	Es el mismo hallazgo 1849. Si bien la interventoría implementó una matriz de valoración del riesgo concesión e interventoría y la incluye en sus informes mensuales (el informe de diciembre de 2014, lo contiene); no existe evidencia de su revisión ni de su seguimiento en lo relacionado con la ejecución de los planes de acción	50%
1856	i) Continuar con las acciones soportadas por escrito hacia el concesionario, sobre el caso de terminación de frentes de obra en las fechas contractuales previstas hasta el momento. Igualmente se tiene que documentar e insistir sobre las estrategias constructivas posibles para que el concesionario adopte de manera inmediata para poder recuperar los posibles atrasos presentados. Es fundamental para la entidad la retroalimentación permanente de éste sensible punto dentro de la ejecución del contrato de concesión, específicamente en el tramo 7 del proyecto.	Mensualmente la interventoría consorcio Intercol realiza seguimiento al avance de los frentes de obra que se encuentran en construcción, mediante comunicaciones hacia la Entidad y hacia el concesionario en las cuales se resalta la tarea (ruta crítica) para el proyecto. Ante potenciales atrasos la interventoría avisa de manera oportuna al concesionario mediante oficio para que establezca estrategias para subsanar un posible atraso	100%

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la auditoría

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

Se estableció el viernes 16 de octubre una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 21, 22 y 26 de octubre, a desarrollarse: un día en las oficinas de Palmira, al día siguiente recorrido al proyecto y un día en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Bogotá

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

Tabla 8. Temas programados de auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Desplazamiento a oficinas de interventoría (Palmira)	21/10/15	08:00 a. m
Reunión de apertura	21/10/15	08:30 a. m
Presentación de la concesión por parte de la interventoría	21/10/15	09:00 a. m
Recorrido tramos Palmira-Buga-Loboguerrero	21/10/15	10:00 a. m
Revisión no conformidades, temas pendientes y mejoras	21/10/15	04:00 p. m
MED gestión Técnica	22/10/15	11:00 a.m.
MED gestión Ambiental	22/10/15	02:00 p.m.
MED gestión predial	22/10/15	03:00 p. m
MED gestión social	22/10/15	04:00 p.m.
Reunión de cierre	22/10/15	05:30 p. m
En las oficinas de la Interventoría en Bogotá		
MED gestión administrativa	26/10/15	08:00 a. m
MED gestión jurídica	26/10/15	09:00 a. m
MED Financiera	26/10/15	10:00 a. m

La auditoría tuvo lugar inicialmente en las oficinas del consorcio en la ciudad de Palmira; se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido de octubre de 2013 y octubre de 2015.

Asimismo, se requirió al personal del consorcio interventor, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en desarrollo de su función interventora.

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

- Tramos desafectados (Santander de Quilichao- Popayán y Mediacanoa-Loboguerrero).
- Gestión obras y saneamiento predial.
- Trenes cañeros y vehículos agrícolas.
- Plazo de la concesión y contrato adicional # 13
- Auditoría Seguridad Vial.

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

Es importante anotar que el proyecto ha tenido 4 supervisores así:

- Jorge Enrique Sánchez Prada: Del 22/08/2013 al 22/01/2014
- Álvaro Julián Ardila Estévez: Del 23/01/2014 al 30/09/2014
- Egna Dorayne Franco Méndez: Del 28/10/2014 al 02/02/2015
- Alfredo Camacho Salas: Del 03/02/2015 a la fecha.

Todo lo anterior, no hace fácil la labor de seguimiento de actividades desarrolladas, la trazabilidad de las decisiones tomadas y el hallazgo ágil de la documentación elaborada.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

Los sectores de carretera que componen la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, forman parte de la Red Troncal Nacional pavimentada y están ubicados en los Departamentos del Valle del Cauca y Cauca, tramos por los cuales circula un importante volumen de tráfico.

Las obras del contrato básico y adicionales, establecidas a la fecha en el contrato de concesión No. 005/99, que conforman el proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca contemplan la construcción de 236.14 Km/Calzada de vías nuevas y la rehabilitación y mejoramiento de 321.02 Km/Calzada de vías existentes, lo mismo que el mantenimiento de 557.16 Km/ Calzada. Merecen ser resaltadas la construcción, rehabilitación y mejoramiento de 92 puentes vehiculares, construcción de 54 puentes peatonales, construcción de 32 intersecciones principales a nivel y 23 intersecciones a desnivel. El estado original del Contrato se sectorizó inicialmente en 6 tramos; y mediante Adicional No. 13 se incluyó al proyecto el Tramo Mediacanoa -- Loboguerrero, para un total de siete (7) tramos ⁴

La zona del proyecto se ubica en los Departamentos del Valle del Cauca y el norte del Cauca, los cuales están localizados en el sur-occidente del territorio Colombiano, zona comprendida entre el Océano Pacífico y la Cordillera Central. El proyecto se desarrolla por terreno principalmente plano y en algunos sectores se presenta terreno ondulado y montañoso

El valor del proyecto de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca es de 1.7 billones de pesos (de diciembre de 2013), tiene una longitud concesionada de 388,82 kilómetros, de los cuales 189 son en doble calzada y a la fecha ya hay construidos 170.12 kilómetros, lo que se traduce en un avance de obra de 96,7%.

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

⁴ fuente informe ejecutivo mensual no. 040 de la interventoría. Septiembre

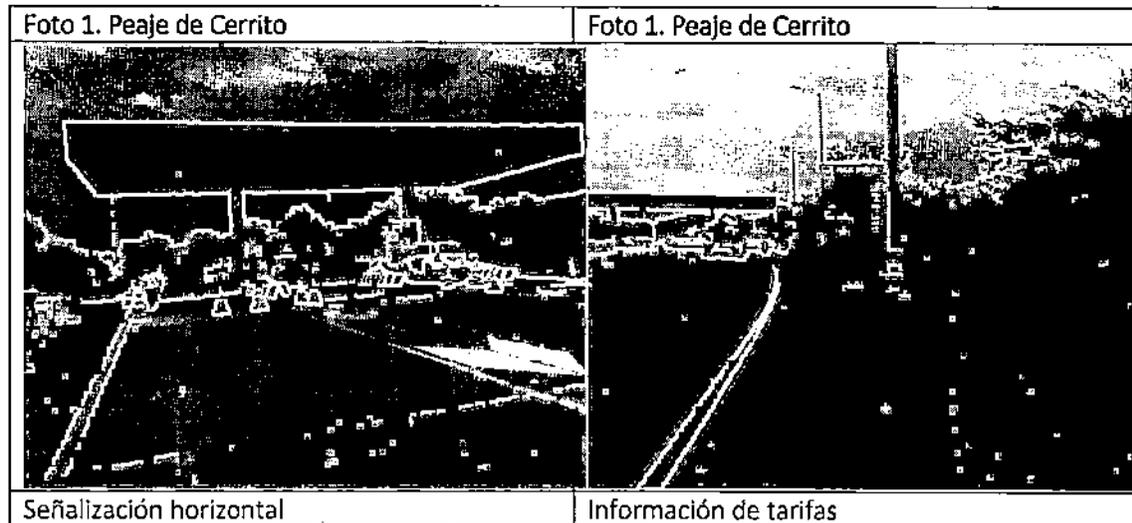
Tabla 9. Descripción de tramos

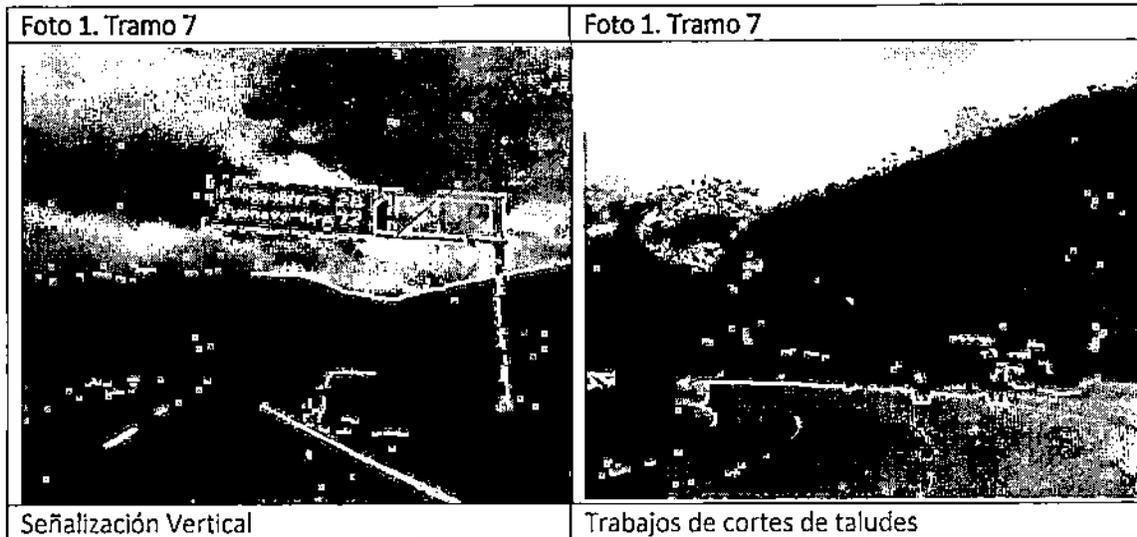
TRAMOS	INICIO Y FINAL	LONGITUD
TRAMO 1	Popayán - Santander de Quilichao	77.0 Km
TRAMO 2	Santander de Quilichao - Palmira + Ye de Villarrica a Jamundí	82.4 Km
TRAMO 3	Palmita - Buga	45.4 Km
TRAMO 4	Cali – Palmira + Variante Norte de Palmira y sendero peatonal	33.0 Km
TRAMO 5	Yumbo - Mediacanoa + Variante de Yumbo	48.0 Km
TRAMO 6	Cencar – Aeropuerto Recta Cali Palmira * Palmaseca – Rozo Cerrito	49.0 Km
TRAMO 7	Mediacanoa - Loboguerrero (nueva calzada)	48.0 Km

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de construcción, operación y mantenimiento; este proyecto concesionado en el año 1999, ha tenido gran cantidad de Otrosíes y Adicionales (incluso otrosíes específicos para los adicionales) con los cuales se han autorizado desafectaciones de tramos; estudios, diseños y construcciones nuevas relacionadas en muchos casos por solicitudes y necesidades de las comunidades y que han generado además prorrogas y ampliaciones de los plazos, especialmente el adicional No. 13, suscrito por el INCO, mediante el cual se incluyó el tramo 7 – Mediacanoa/Loboguerrero y que llevo el plazo de la concesion hasta el año 2054. Respecto de las incidencias de los mismos, estas son comentadas y analizadas en desarrollo de este informe.

6.2.1 Imágenes del proyecto

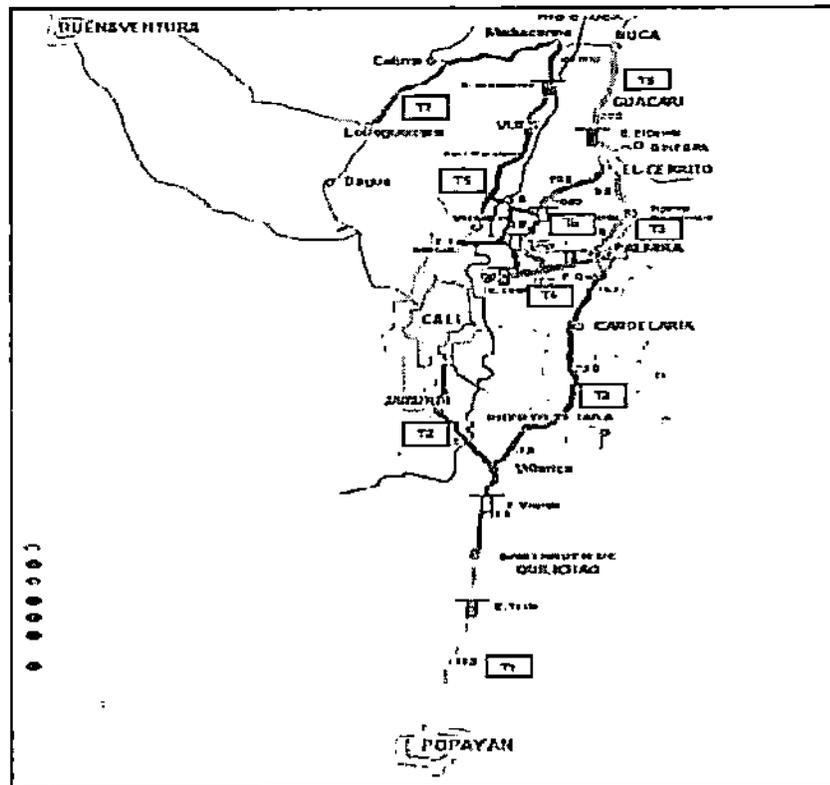
A continuación se presentan imágenes del desarrollo del proyecto.





A continuación se muestra una vista general del proyecto concesionado:

Ilustración 1. Mapa del Proyecto



Fuente: informe técnico de interventoría no. 40. Sep. 2015

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Tramos desafectados (Santander de Quilichao- Popayán y Mediacanoa-Loboguerrero).

Mediante Otrosí No. 9 al contrato de concesión No. 005 de 1999 (Enero 23 de 2014): Las partes acordaron modificar el contrato, en el sentido de desafectar el tramo 1 “Popayán – Santander de Quilichao” del corredor, incorporado en el alcance físico del contrato principal. Esta se hará efectiva en el segundo semestre del año 2015, condicionada a la adjudicación del contrato de concesión Loboguerrero – Buga.

Así mismo, acordaron modificar el contrato en el sentido de desafectar el tramo 7 “Mediacanoa – Loboguerrero” del corredor, incorporado en el alcance físico contractual mediante adicional No 13. Esta se hará efectiva entre octubre y diciembre de 2016 y estará condicionada a la adjudicación del contrato de concesión del programa 4G que incorpora dicho tramo.

Toda vez que el proyecto Santander de Quilichao – Popayán está adjudicado; de conformidad con lo establecido en el otrosí No. 10 al contrato No. 005 de 1999, a partir del 1 de diciembre de 2015 el proceso de desafectación debe estar culminado; al respecto existe evidencia de reuniones de trabajo así: una de fecha agosto 28 de este año, que no contó con la asistencia del supervisor ANI, en la que se acuerda la entrega de información para octubre de 2015. La otra reunión, el 27 de octubre con los actuales concesionarios (el actual y el nuevo) y las actuales interventorías respectivamente. Si bien en ellas se acuerdan compromisos, no se evidenció un plan de acción ni cronograma de seguimiento que permita establecer claramente el estado de este ejercicio.

La concesión 4G para el proyecto vial Loboguerrero-Buga. (Construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación, según corresponda) ya está en ejecución, actualmente para la calzada inicial incluyendo el peaje de Loboguerrero y dada esta condición, se mantiene vigente la desafectación del tramo 7 para el año 2016 una vez se incorpore a esta la doble calzada. Al respecto es importante anotar que si bien los sub-tramos 2 y 3 iniciales están ya en operación, el sub-tramo 1 presenta aun problemas de gestión predial que impiden el normal desarrollo de los trabajos, esto sumado a la restricción de utilización vehicular de esta vía, podría generar un desplazamiento de cronograma.

6.3.2 Gestión obras y saneamiento predial

Durante el periodo comprendido entre el 12 de febrero de 2004 y el 4 de marzo de 2004, el INCO, hizo entrega al concesionario de 258 expedientes de predios, ubicados en los tramos 2 y 6 del proyecto; con el fin que el concesionario terminara la gestión pendiente.

Conforme a lo anterior y según acuerdo del 11 de febrero de 2004, el concesionario es el responsable de la adquisición de predios y de terminar la gestión predial de los 258 predios entregados por el INCO hoy Agencia Nacional de Infraestructura. Adicionalmente, es responsable de la identificación

de los predios afectados, incluyendo aquellos que se encuentren en sectores donde se requieren o hayan sido requeridas modificaciones de diseño y efectuar los avalúos correspondientes y de invitar a la Interventoría cuando él lo estime conveniente para realizar actas de restitución⁵.

Tal como lo dio a conocer la interventoría en su informe del mes de septiembre de 2015; este proyecto ha tenido inconvenientes de tipo predial que han incidido en el avance y ejecución del mismo y que se incluyen a continuación como puntuales.

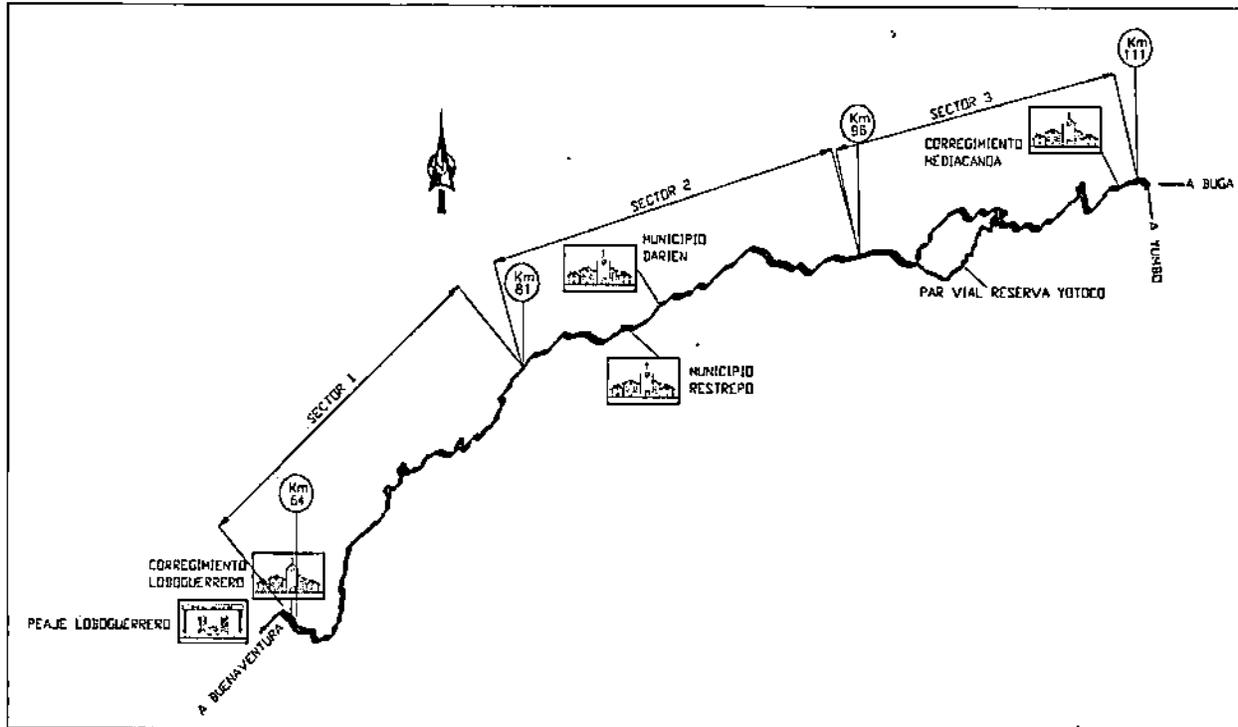
- **Tramo 2 Santander de Quilichao – Palmira y Ye de Villarrica – Jamundí. Variante El Bolo:** La terminación de la variante El Bolo, hace parte de la meta física de construcción de segunda calzada establecida por el Gobierno Nacional; sin embargo, la gestión predial requerida se encuentra en etapa de expropiación judicial, sin que a la fecha haya sido posible la entrega anticipada de los mismos.⁶
- **Tramo 3. Palmira – Buga. Predio Frigorífico del Valle (Predio 131 Julio Cesar Aristizabal):** La gestión predial requerida se encuentra en etapa de expropiación judicial, sin que a la fecha haya sido posible la entrega anticipada de los mismos.⁷
- **Tramo 4. Cali – Palmira y Variante Norte de Palmira:** Intersección a desnivel la Herradura en la Variante Norte. Al igual que la problemática predial de los tramos dos y tres, la obra prevista no ha sido posible terminar por la no entrega anticipada de predios por los diferentes juzgados que tienen a su cargo el trámite de expropiación judicial.
- **Tramo 5. Yumbo – Mediacanoa y Variante de Yumbo. Variante Yotoco:** La terminación de la variante de Yotoco, hace igualmente parte de la meta física de construcción de segunda calzada establecida por el Gobierno Nacional; sin embargo, la gestión predial requerida se encuentra en etapa de expropiación judicial, sin que a la fecha haya sido posible la entrega anticipada de los mismos.
- **Tramo 7. Yumbo – Mediacanoa - Loboguerrero:** El tramo 7 se dividió en tres sectores así: Sector 1 – Guira, Sector 2- Zabaleta y Sector 3- Loboguerrero.

⁵ Fuente: informe ejecutivo mensual # 40 sep. 2015

⁶ fuente informe ejecutivo mensual No. 040 septiembre. 2015

⁷ fuente informe ejecutivo mensual No. 040 septiembre. 2015

Ilustración 2. Subdivisión del tramo 7.



Fuente: informe mensual de supervisión. Agosto de 2015

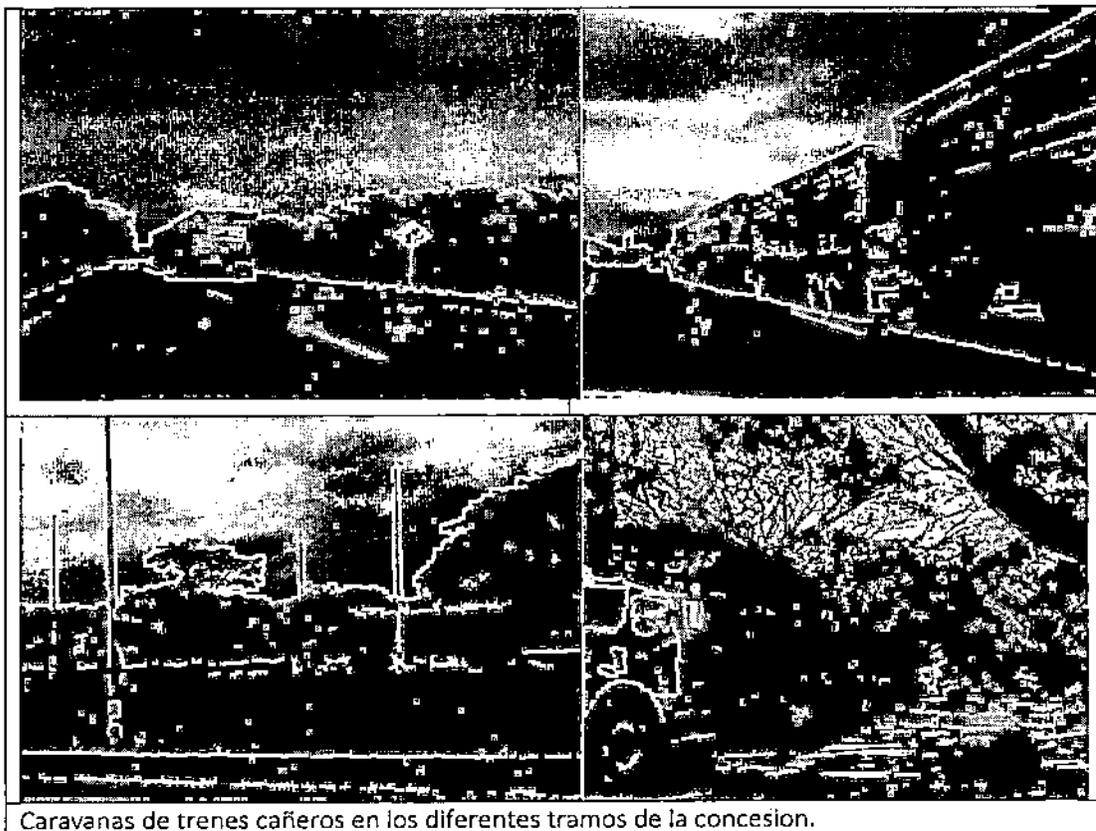
En el proceso de adquisición predial que ha adelantado el concesionario y la ANI, a la fecha se ha logrado la liberación de 29 procesos de gestión predial de los 29 para el subsector 3 de La Guaira, para el subsector 2 de Zabaleta se ha logrado la liberación de procesos de gestión predial 13 de los 21, (ahora en este sector se identifican como requeridos 23 predios porque un predio se dividió en dos, el No.134 del cual surgió el No.134A que resultó ser de un titular) y para el subsector de Loboguerrero se han liberado 47 de los 84 procesos de gestión predial.

Como se informó anteriormente, para el año 2015 se estableció como meta física la construcción de 4,2 km de segunda calzada, de los cuales en 3,755 km localizados en el sector La Guaira del tramo 7, se logró la disponibilidad predial al 100%. Los predios restantes para la meta, localizados en los tramos 2 y 5, se encuentran a cargo de defensa judicial por proceso de expropiación judicial, sin que a la fecha y pese a los esfuerzos realizados se haya logrado la entrega anticipada de dichos predios pero se evidencia que cada predio contiene un problema social asociado a los llamados mejoratarios.

6.3.3 Trenes cañeros y vehículos agrícolas

Durante los recorridos se evidenció una fuerte presencia de vehículos articulados para el transporte de caña llamados trenes cañeros; estos vehículos, son extra dimensionados; pueden alcanzar hasta 57 metros de longitud y operan las 24 horas del día.

Fotos 3, 4, 5 y 6



En el documento “valoración del riesgo concesión e interventoría” incluido en los informes mensuales de interventoría se menciona como:

TIPO DE RIESGO	Tránsito de trenes cañeros.
EFFECTO:	Probabilidad de accidentalidad de peatones y conductores. Interrupción de la prestación del servicio por parte del concesionario.
PROBABILIDAD - FRECUENCIA	9 alta
IMPORTANCIA - COSTO	7 extremadamente importante
PLAN DE ACCIÓN	Fortalecer la legislación para obligar a los ingenios a lavar las llantas de los trenes cañeros antes de entrar a la vía.

VALOR PROBABILIDAD- -FRECUENCIA Alta
VALOR IMPORTANCIA COSTO Extremadamente Importante
VALORACIÓN muy importante.

Siendo así; de todos los tipos de riesgos analizados en la matriz, el único de valoración muy importante es el de los trenes cañeros. En el mismo documento, si bien se menciona el efecto asociado a accidentalidad de peatones y conductores; solo propone como plan de acción, el lavado de las llantas. Es importante revisar, la afectación, que por uso, hacen a la vía, ya que se evidencia un mayor número de reparaciones de la misma en el carril lento que es el utilizado por estos vehículos.

El documento auditoría de seguridad vial hace mención a este tema y recomienda: la iluminación a todo lo largo de la vía, iniciando por las intersecciones por donde se registra la entrada y salida de vehículos; la colocación de cintas retro-reflectivas, entre otras. Será labor de la supervisión y la interventoría un plan de acción que minimice los riesgos asociados al tránsito de este tipo de vehículos.

6.3.4 Plazo de la concesión dispuesto en el adicional No 13

Tal y como lo establece el contrato adicional No 13 en su cláusula decima - término de ejecución: El término de ejecución del contrato de concesión 005 de 1999, será el allí previsto y hasta 35 años más; es decir será de 55 años a partir del año 1999 por lo que la fecha de terminación es el año de 2054.

Todo lo anterior como resultado de la escogencia, por parte del INCO, en su momento, de la Alternativa 2 presentada por el concesionario con un *valor total de ingreso esperado adicionando Mediacanoa-Loboguerrero de \$ 4,881,679. MM; con una tasa de renta del 38.5%, con 633 meses de concesión que implicaban 40 años más de concesión y una TIR corriente de 12,51%.⁸*

En los modelos marginales del contrato adicional 13 del 09/08/2006 y del otrosí 02 del 14/01/2008, se utilizó una tasa impositiva de renta del 38.5% anual, y de acuerdo con lo manifestado por la entidad y a lo observado en la normatividad vigente a la firma del mismos, la tasa a aplicar para el adicional 13 era del 35% anual y para el otrosí 02 del 33% anual. De igual forma, en la base gravable utilizada para determinar el impuesto no se tuvo en cuenta las deducciones de ley como las depreciaciones y amortizaciones y los descuentos tributarios (por ejemplo, la deducción del impuesto de ICA). Lo anterior, conlleva a que se esté reconociendo un mayor gasto por impuesto de renta del que debía reconocerse y a su vez un desequilibrio de la ecuación contractual en contravía a lo estipulado en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, y un presunto detrimento patrimonial en contra de los intereses del Estado por \$20.957,3 millones de diciembre de 1997 (equivalentes a \$52.405,6 millones de diciembre de 2012). Adicionalmente se generó un desplazamiento en el cronograma de ejecución de

⁸ Tomado textual de la demanda presentada por la ANI del 16 de septiembre de 2015.

las obras que dio como resultado un beneficio financiero al concesionario y un correlativo empobrecimiento a la ANI.⁹

Al respecto, la ANI procedió a demandar las inconsistencias del modelo financiero del adicional No 13 por las razones antes mencionadas y que tiene como actuación última, la presentación de la reforma a la demanda inicial, radicada ante el Tribunal de Arbitramento, el día 16 de septiembre del presente año. Igualmente se presentaron denuncias por los mismos hechos, a la Fiscalía General de la Nación, la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República.

Llama la atención, el plazo tan extenso de la concesión en mención, más cuando ya se ha establecido la desafectación de los tramos 1 y 7 y la asignación de los mismos a nuevas concesiones. Es muy importante para la ANI, el supervisor y la interventoría, hacer seguimiento a los avances y resultados que se puedan dar al respecto y estar prestos a cualquier información que se requiera.

La desafectación implicaría un ajuste del contrato, cuantificación de menor mantenimiento y operación que deberá ser descontado y efectuado al ingreso esperado. Será labor de la interventoría y la ANI considerar este tema.

6.3.5 Auditoría de seguridad vial.

Como ya se mencionó, en este mismo informe, la interventoría elaboró el documento “Auditoría de Seguridad Vial para la Concesión del Cauca y Valle del Cauca”: El documento correspondiente fue radicado en la ANI el 5 de octubre de 2015 (radicado 2015-409-066659-2), y en este momento está siendo revisado por los profesionales de la entidad. El mencionado documento pretende detectar los problemas existentes y plantear soluciones de bajo costo y alto impacto que permitan mitigar los riesgos de accidentes en la vía. El documento es una muy completa evaluación del estado de la vía, analizado en su integralidad y tramo por tramo presenta observaciones y recomendaciones que tienen que ver en muchos casos con mejoramiento o implementación de señalización vertical y horizontal.

Por estar incluidas estas recomendaciones, como obligatoria en el manual de señalización de INVIAS, sería importante que una vez sea conocido el documento en mención por parte del concesionario, se pudiera implementar un plan de acción tendiente a su colocación y posterior medición de índice de accidentalidad. A continuación se presentan los datos reportados por la interventoría en el informe mensual No 40 de septiembre de 2015

Tabla 10. Accidentalidad consolidada por tramos

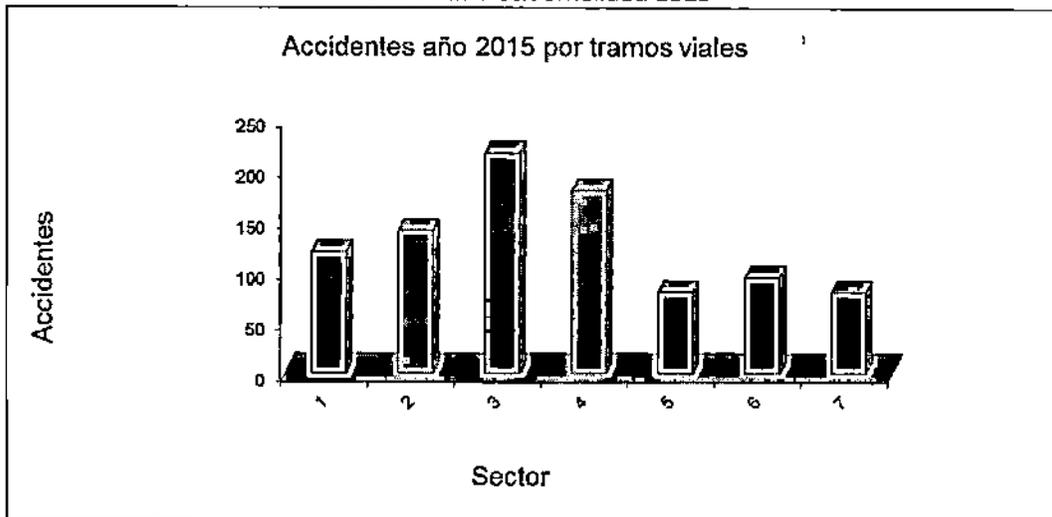
Accidentalidad consolidada por tramo vial				
	Accidentes	Heridos	Muertos	Atropellados
Tramo 1	15	13	1	0
Tramo 2	15	13	2	0

⁹ Tomado textual de la demanda presentada por la ANI del 16 de septiembre de 2015.

Tramo 3	19	0	0	1
Tramo 4	24	20	0	0
Tramo 5	11	9	1	0
Tramo 6	9	11	0	0
Tramo 7	8	9	0	0
Total	102	75	4	1

Fuente: informe técnico mensual de la interventoría No 40 de septiembre de 2015

Tabla 11. Accidentalidad 2015



Fuente: informe técnico mensual de la interventoría No 40 de septiembre de 2015

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato 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 de 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.

6.5 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.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por el consorcio INTERCOL SP, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de octubre de 2013, y octubre de 2015.

Se revisó la calificación obtenida en la auditoría pasada, con los nuevos criterios contenidos en la nueva matriz MED, producto del desarrollo y mejoramiento que ha tenido esta desde la auditoría pasada hasta la evaluación del presente año.

Los resultados que permiten tener esta calificación comparativa, revela la evolución que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas por el auditor referidas en cada uno de los informes, 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, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la interventoría consorcio INTERCOL SP para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determino una calificación de 68.98 sobre 100, resultado global, realizado el mes de octubre de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en octubre de 2013:

Tabla 12. Resultados de calificación MED de octubre de 2013



Nombre Proyecto Concesión	Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Intercol S.P
No. Contrato Interventoría	068 de 2012
Fecha de Evaluación	21 a 23 de Octubre de 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa			58.40		
02	Gestión Técnica			59.00		
03	Gestión Financiera				61.83	
04	Gestión Jurídica				64.50	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				63.45	
06	Gestión Ambiental			59.03		
07	Gestión Social				65.08	
08	Gestión Predial			57.17		
Promedio General =		61.06				

La segunda medición se realizó en octubre de 2015, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

Tabla 13. Resultados de calificación MED de octubre de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca
Nombre Interventoría del proyecto	INTERCOL SP
No. Contrato Interventoría	SEA 068 DE 2012
Fecha de Evaluación	21,22 y 23 de octubre de 2015

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				67.58	
02	Gestión Técnica				71.30	
03	Gestión Financiera				70.50	
04	Gestión Jurídica				70.22	
05	Gestión de Aforo y Recaudo				71.37	
06	Gestión Ambiental				66.09	
07	Gestión Social				84.25	
08	Gestión Predial				70.50	
Promedio General =		68.98				

Dentro de los objetivos que resalta este informe de auditoría es el comparativo de componente a componente, dados los resultados obtenidos en cada una de las calificaciones. Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo similares parámetros de calificación. Se observan en las tablas No 12 y 13, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando en la verificación documental.

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

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

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 “plan de mejoramiento por proceso (acción preventiva, acción correctiva)”, para el cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico asandoval@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada en octubre de 2015, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión 005 de 1999.

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

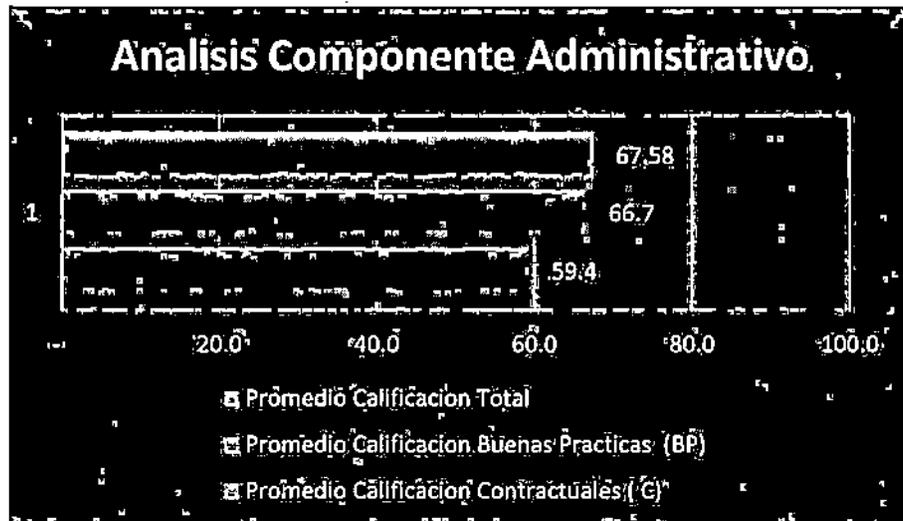
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del plan de gestión social básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la

interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de febrero de 2015, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.



Calificación obtenida: 67.58

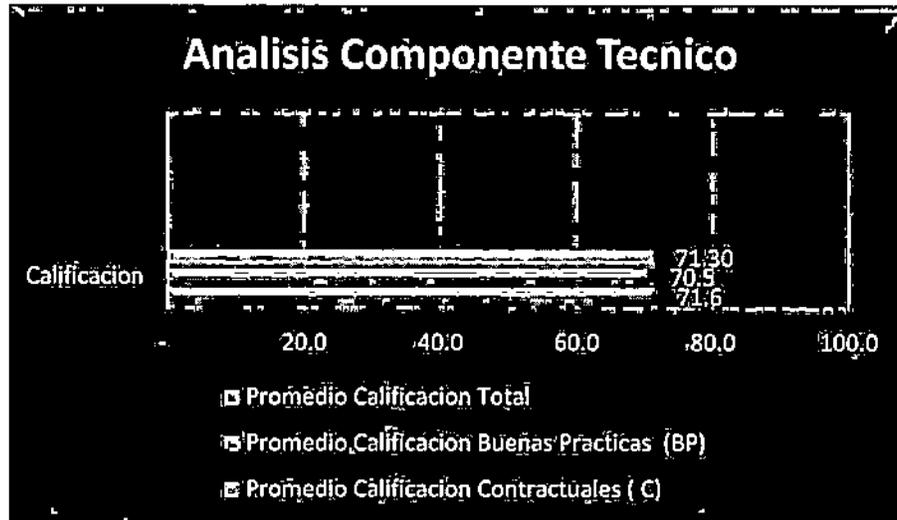
La evaluación obtenida en el componente administrativo evidencia una adecuada gestión documental; los procesos establecidos en la recepción y tratamiento de las comunicaciones de entrada y salida hacen que sea un sistema confiable y de consulta efectiva para cualquier miembro de la interventoría, tanto en las oficinas de Bogotá como en las oficinas de campo, adicionalmente el supervisor tiene acceso a este sistema lo cual le permite tener acceso a toda la información que maneja la interventoría.

Dentro del personal mínimo exigido se cumple lo dispuesto en el contrato sin embargo se resalta que para temas específicos y dadas las condiciones particulares que ha surtido el contrato de concesión ha sido necesario involucrar personal adicional en temas jurídicos y de índole predial, ya que las dedicaciones y cantidad de personal asociado a estas actividades no era suficiente.

En cuanto a la idoneidad del personal, la firma consorciada cuenta con empleados competentes para el manejo de los temas propios de su labor como garante ante el estado de un contrato de concesión.

Se implementaron capacitaciones de tipo técnico y jurídico de manera frecuente, de acuerdo a él plan establecido y al cronograma elaborado; este ejercicio es uno de los más importantes como complemento de la gestión del conocimiento relativo a las obras que se han desarrollado en la concesión

7.1.2 Desempeño del componente técnico



Calificación obtenida: 71.03

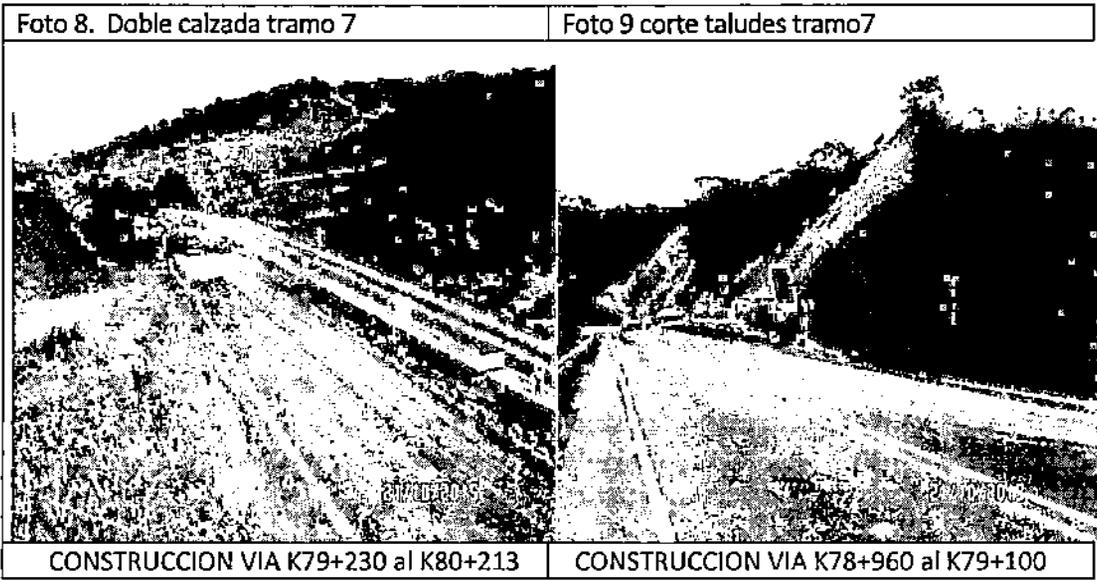
En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de mantenimiento, control en peajes, control en básculas, medición de estado del corredor e intervenciones que adelanta el concesionario.

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente.

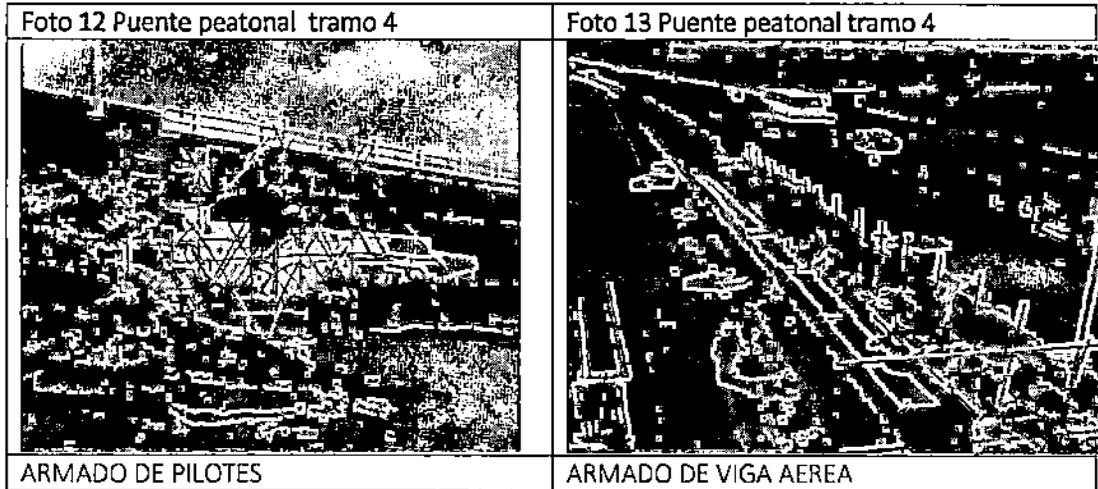
En cuanto al inventario vial del proyecto, ante la inminente reversión de los tramos 1 y 7 del contrato de concesión previsto para diciembre de 2015 y octubre de 2016 la interventoría adelanta inventarios de acuerdo al manual de reversión de la ANI, adelantando las labores que se requieren establecer respecto a inventarios en los formatos establecidos; se adelantan labores respecto a inventarios de señalización. Importante señalar el tiempo requerido para llevar a cabo el inventario de todo el proyecto, sin descuidar las labores rutinarias de interventoría como parte del control que se debe seguir haciendo para el proyecto.

Según la auditoría de seguridad vial presentada y donde se señalan y evidencian muchos casos para mejorar a lo largo del corredor, especialmente de señalización vertical y horizontal, es de suma importancia que los señalamientos allí dispuestos den cumplimiento en un plan programado en conjunto con la concesión, a fin de evaluar las metodologías empleadas por el concesionario conforme a la mitigación de estos señalamientos que de la interventoría.

Los trabajos constructivos que adelanta la concesión están concentrados en mayor medida en el sector 1 del tramo 7. Mediacanoa – Loboguerrero como se evidencia en el siguiente registro fotográfico.



Y en el puente peatonal del CIAD, localizado en el TRAMO 4 Recta. Cali/Palmira



Basado en las anteriores precisiones detectadas, se puede comentar lo siguiente:

El índice de estado mínimo debe ser de 4.0. En el informe de índice de estado entregado por interventoría para el primer semestre del 2015 en los tramos del 1 al 6 se resalta el promedio ponderado de 4.5. En lo relacionado con el sector de Loboguerrero – Mediacanoa, el índice de estado de la vía, según los parámetros analizados en la medición del índice de estado del citado tramo, correspondiente al primer semestre del año 2015, es de 4.14

Tabla 14. Índices de estado tramos 1-6

Tramos Viales		Calificación I.E.	Sector en rehabilitación	Longitud Evaluada (Calzada Sencilla)	Calificación Ponderada
Tramo 1	Popayán - Santander de Quilichao	4,56	N/A	76,90	0,74
	Variante Santander de Quilichao				
Tramo 2	Santander de Quilichao - Ye de Villarrica – Jamundí	4,28	N/A	103,70	0,93
	Ye de Villarrica - Palmira				
Tramo 3	Palmira – Providencia	4,53	N/A	74,00	0,71
	Providencia - Buga				
Tramo 4	Recta Cali – Palmira	4,56	N/A	66,40	0,64
	Variante Norte de Palmira		N/A		
Tramo 5	Yumbo – Mediacanoa	4,38	N/A	68,15	0,63
	Variante Yumbo				
Tramo 6	Cencar - Aeropuerto - Recta Cali Palmira	4,52	N/A	86,00	0,82
	Palmaseca - Rozo – Cerrito		N/A		
	Conexión Rozo - Paso la Torre Variante Acequia		N/A		

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME DE AUDITORÍA – PROYECTO CARRETERO Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca</p>	 <p>TODOS POR UN NUEVO PAÍS PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN</p>
--	--	--

Tramos Viales	Calificación I.E.	Sector en rehabilitación	Longitud Evaluada (Calzada Sencilla)	Calificación Ponderada
Total Calificación Promedio Ponderado			475,15	4,46
Calificación Promedio Ponderado aproximación un decimal				4,50

Fuente: informe técnico mensual de la interventoría No 40 de septiembre de 2015

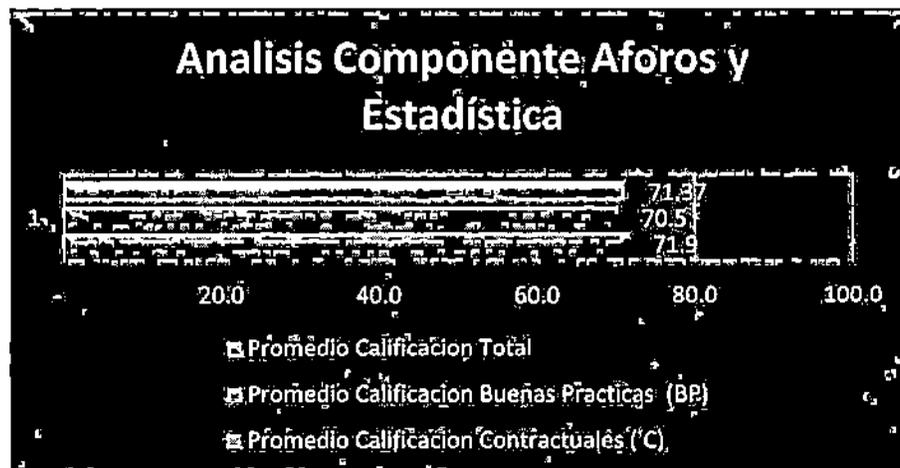
Tabla 15. Índices de estado tramo 7

TRAMO 7: LOBOGUERRERO – MEDJACANOA

Elemento	Factor de Influencia	Calificación por Elemento	Calificación Ponderada
Índice de rugosidad internacional	0,35	3,73	1,31
Ahuellamiento y deformaciones	0,15	4,73	0,71
Resistencia al deslizamiento	0,15	4,07	0,61
Fisuras y grietas	0,15	3,42	0,51
Estado de las bermas	0,05	4,95	0,25
Zonas laterales	0,05	5,00	0,25
Señalización	0,10	5,00	0,50
Subtotal	1,00		
		Calificación Consolidada	4,14

Fuente: informe técnico mensual de la interventoría No 40 de septiembre de 2015

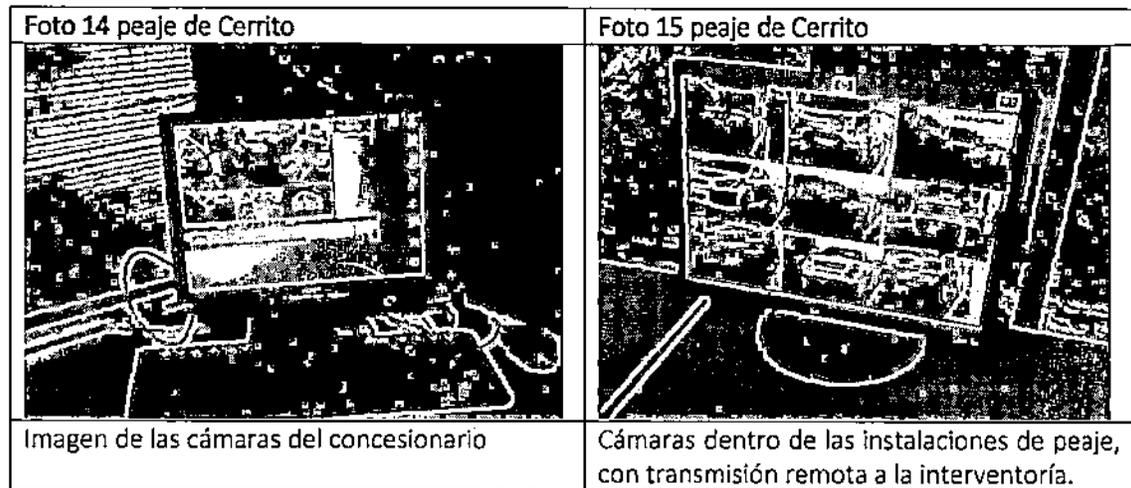
7.1.3 Desempeño del componente aforo y estadística



Calificación obtenida: 71.37

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.

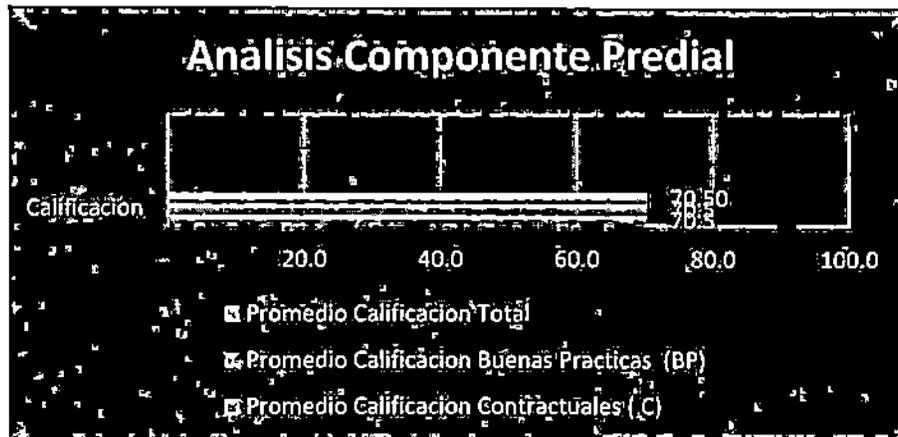
La instalación de las cámaras de seguimiento de la interventoría en las estaciones de peaje son visibles desde las instalaciones de la interventoría en Bogotá, así como desde la ANI.



Se evidenciaron los formatos elaborados por la interventoría para el ejercicio de control de puestos de peaje y pesaje entre los que se incluyen: Control operativo de arcos, control administrativo de peajes y verificación de instalaciones.

La interventoría ha contratado una auditoría externa que ejerce el control no solo a las actividades propias de la interventoría respecto al recaudo y la operación de los mismos, que incluye revisión general de libros, arcos a casetas de recaudo, revisión del funcionamiento de la caseta administrativa, e inspección general del estado del peaje, sino al concesionario en su actuar diario.

7.1.4 Desempeño del componente predial



Calificación obtenida: 70.50

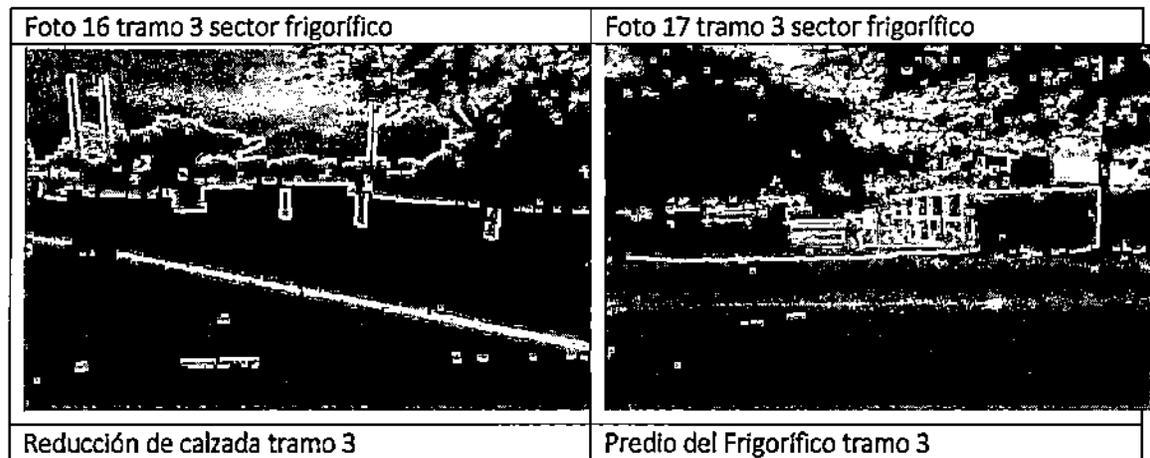
La gestión predial comprende un hito determinante para la culminación de los trabajos requeridos en el proyecto, teniendo en cuenta la premura de tiempo que se tiene basada en la reversión prevista para diciembre de 2015 y octubre de 2016, la Oficina de Control Interno apremiar de manera relevante este aspecto a fin de cumplir con las obras faltantes y necesarias de llevar a cabo antes de cumplir el tiempo proyectado.

A la fecha se ha logrado la liberación de 29 procesos de gestión predial de los 29 para el subsector 3 de La Guaira, para el subsector 2 de Zabaleta se ha logrado la liberación de procesos de gestión predial 13 de los 21, y para el subsector de Loboguerrero se han liberado 47 de los 84 procesos de gestión predial. El equipo responsable del tema predial ha venido adelantando gestiones importantes y evidenciando avances en la parte procesal y de gestión de investigación, pero se evidencia que cada predio contiene un problema social asociado a los llamados mejoratarios.

En este contrato, está establecido que la gestión predial la adelanta el concesionario. Los procesos de enajenación voluntaria y expropiación administrativa se adelantan por parte del concesionario y los procesos de expropiación judicial de predios están siendo llevados a cabo directamente la Agencia Nacional de Infraestructura.

En relación al componente predial, la adquisición predial del proyecto referente a cada uno de sus trayectos ha tenido inconvenientes; actualmente se presentan problemas de legalización predial a lo largo del corredor, asociados, en algunos casos, a determinaciones de los juzgados respecto de los avalúos situación que requiere acciones conjuntas para llegar a escriturar los predios a nombre de la entidad.

Es el caso del predio denominado “del frigorífico” que se encuentra en expropiación pero en desarrollo de proceso, los avalúos del predio han tenido incrementos inusitados que hacen difícil la terminación del mismo.

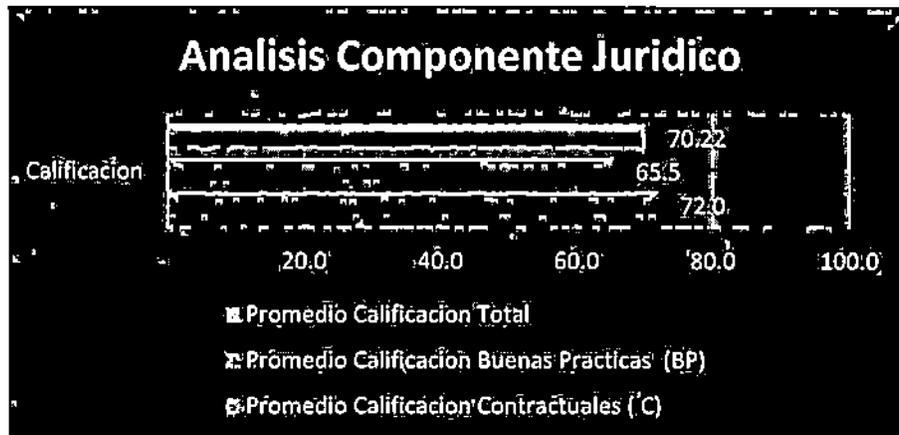


Se resalta el trabajo jurídico-predial adelantado tanto por la interventoría como por la ANI para agilizar los procesos de adquisición predial. Al interior de la ANI se revisaron los procesos de correspondencia relacionados con el tema, logrando reducciones importantes.

La interventoría consorcio INTERCOL SP, ha realizado seguimiento, a los diferentes procesos de expropiación que se encuentran en curso en los juzgados de Buga, Palmira, Puerto Tejada, Santander de Quilichao, Popayán y Cali.

El cronograma que presentó a la interventoría el concesionario para la adquisición predial del sector 1. subsector de la Guaira del tramo 7, no encontró objeción por la interventoría, para su seguimiento y control y se está ejecutando en tiempos. Del estado de avance de cada uno de los procesos de expropiación, la interventoría lleva una matriz de seguimiento actualizada.

7.1.5 Desempeño del componente Jurídico



Calificación obtenida: 70.22

Por solicitud de la ANI del año 2014, ahora se presenta una matriz de seguimiento a las pólizas del contrato de concesión 005/99. Y a sus contratos adicionales que permite ejercer seguimiento a los plazos, las vigencias y los valores de las mismas, encontrándose actualizada la información.

A la fecha el concesionario, no ha sido objeto de la imposición de sanciones en lo que va corrido durante la ejecución del contrato de concesión No. 005 de 1999.

A continuación se presentan las actuaciones jurídicas surtidas en relación con la concesión así:

- La ANI demandó las inconsistencias del modelo financiero (tasa de impuestos pactada, el no uso de depreciaciones y amortizaciones) del adicional No. 13 del 2006, en el cual se incluyó el tramo Mediacanoa – Loboguerrero (579,741 m) y aumentó el ingreso esperado en 9,6

Billones. A pesar de los múltiples requerimientos, el concesionario no mostro interés en su revisión y ajuste.

- El 28 de noviembre de 2013 se presentó la solicitud de convocatoria al Tribunal de Arbitramento.
- En enero de 2014 hubo designación de los árbitros; el 6 de marzo se presentó la demanda y el 26 de marzo de 2014 se llevó a cabo la audiencia para resolver la admisión de la demanda.
- El 8 de abril de 2014 notificaron el auto admisorio de la demanda arbitral.
- El 11 de abril de 2014, la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca (UTDVVCC) interpuso solicitud de nulidad y recurso de reposición contra el auto admisorio, así como una solicitud de aclaración de este auto.
- El 23 de abril de 2014, se descorrió el término de traslado de la nulidad.
- EL 23 de julio de 2014, el Tribunal desestimó la nulidad presentada por la apoderada de Carlos Alberto Solarte Solarte.
- El día 16 de septiembre de 2015 se presentó la reforma a la demanda presentada contra la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca y otros, que está en espera de actuación por parte de los árbitros.

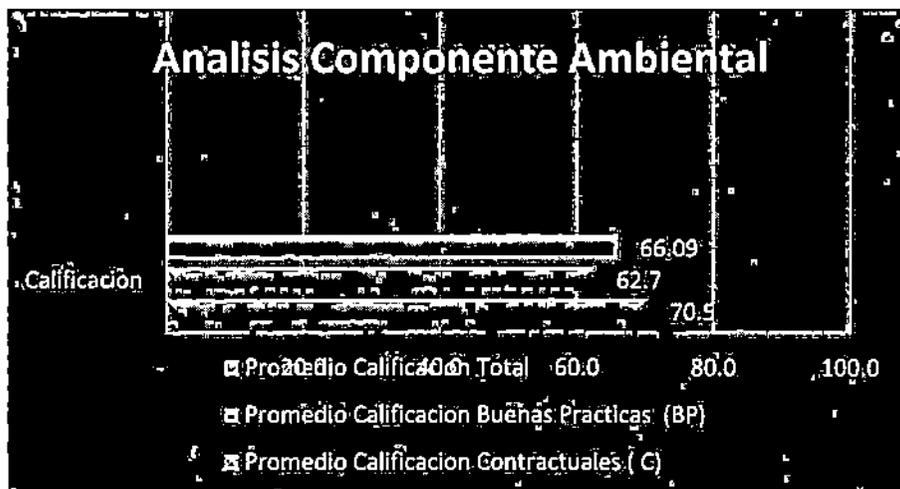
Adicionalmente se presentaron, por parte de la ANI, las denuncias por posibles inconsistencias encontradas en el modelo financiero del contrato adicional No. 13 al contrato de concesión No.005 de 1999 y del otrosí No.2 del citado contrato adicional así:

Ante la Fiscalía General de la Nación con RAD. 2013-704-003051-1 el 05 de Marzo de 2013.

Ante la Procuraduría General de la Nación con RAD. 2013-704-003052-1 el 05 de Marzo de 2013.

Ante la Contraloría General de la Republica con RAD. 2013-704-003053-1 el 05 de Marzo de 2013.

7.1.6 Desempeño del componente ambiental

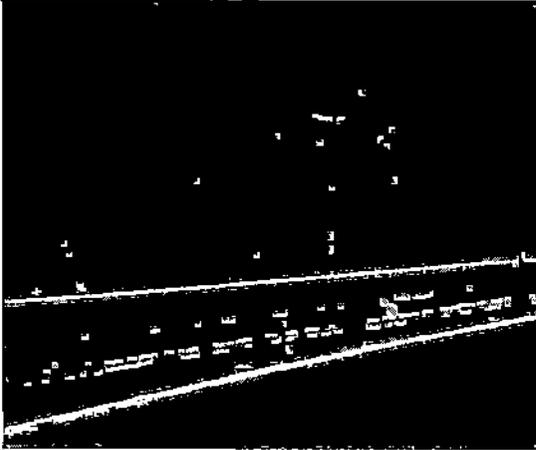


Calificación obtenida: 66.09

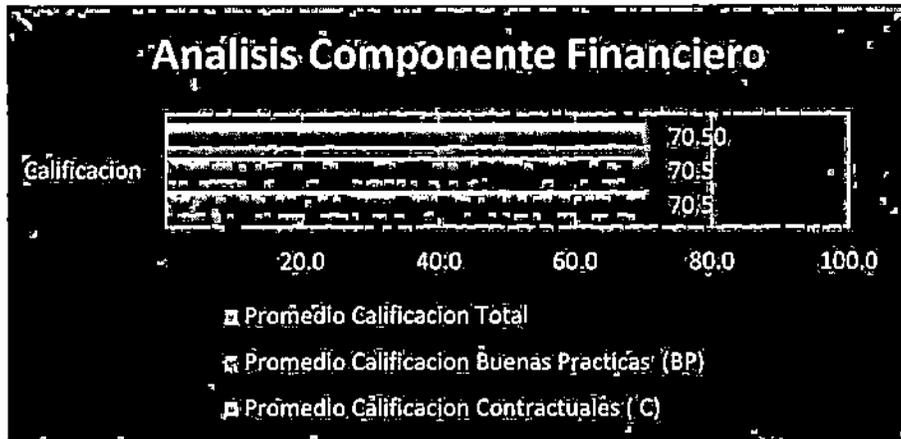
Se resalta el seguimiento que se le da a las necesidades que tiene el proyecto desde el punto de vista ambiental, donde el concesionario gestiona licenciamientos ambientales nuevos o modificaciones a las licencias respectivas del trazado; esto es evidenciado en un seguimiento constante de los tramos liberados para la ejecución física de obra, lugares definidos una vez sean aprobados estos requerimientos.

Se evidenció un control a los seguimientos de muestras y análisis de laboratorio de agua y ruido; el seguimiento lo hace la interventoría mediante un sub contrato con la firma SG INGENIERIA LTDA que cuenta con certificación ISO 9001:2008 en prestación de servicios de laboratorio de control de calidad para obras de ingeniería civil, control de calidad de materiales y mezclas, patología de materiales de construcción.

En el tramo 7 y en algunos sub-sectores del corredor, se evidencia el desprendimiento de material de los taludes, pero el seguimiento ejercido por la interventoría permite su corrección en los tiempos previstos, estas actividades son de suma importancia debido a la topografía del tramo, además del desprendimiento de material por falta de emhradización en algunos sitios de corte. Igualmente en el mismo tramo 7, se evidencia la labor ambiental de señalización en la reserva forestal de Yotoco.

Foto 18 tramo 7	Foto 19 tramo 7 reserva ambiental Yotoco
	
Emhradización de taludes	Señalización para paso de animales silvestres

7.1.7 Desempeño del componente financiero



Calificación obtenida: 70.50

Este es un componente determinante en este proyecto por las revisiones financieras tanto en comité de fiducia como en los estados financieros de la concesión mostrando la situación financiera que lleva a cabo el proyecto y el concesionario.

Es importante señalar que el proceso de reversión que se adelanta para los tramos 1 y 7 requieren establecer muy bien los términos de liquidación, la valoración de las obras actuales son claves en esta etapa del proyecto; por este motivo la interventoría debe acompañar este proceso de manera específica a fin de evitar a futuro inconvenientes del proyecto.

Respecto al cumplimiento del SARLAFT, la Fiduciaria de Occidente informo que se encuentra vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y ha adoptado e implementado un sistema de administración de riesgos de lavado de activos y financiación del terrorismo en adelante SARLAFT, de acuerdo a las exigencias de las normas establecidas por la ley y los organismos de control.

7.1.8 Desempeño del componente social



Calificación obtenida: 64.25

La interventoría realiza verificación y seguimiento permanente a las actividades adelantadas por la gestión social del concesionario en cumplimiento a los programas y subprogramas propuestos en el plan de gestión social. La gestión social del concesionario realiza las visitas a los diferentes predios requeridos por el proyecto, con el objeto de identificar la vulnerabilidad de las unidades sociales, a las cuales se les puede reconocer o no factores de compensación en cumplimiento a la normatividad vigente para estos casos.

Durante el mes de septiembre de 2015, se revisaron los estudios sociales y acuerdos de reconocimiento de compensaciones sociales con sus respectivos documentos soporte, diligenciados por la gestión social del concesionario.

La interventoría ha elaborado un cuadro donde se presentan las quejas e inquietudes presentadas por la comunidad a la gestión social del concesionario y a las cuales la interventoría INTERCOL SP adelanta el respectivo seguimiento, en él se establece: El objeto de la queja, el área a la que se remite, su estado y las gestiones adelantadas por el área social y la fecha de cierre de la queja.

8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES – Reunión de cierre

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

8.1 No Conformidades

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

8.1.1 Para la Interventoría

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

1. Si bien, la interventoría cuenta ya con una página web, www.concesionmvcc.com. Esta NO permite establecer los avances del proyecto. (no se actualiza desde 2013) no hace fácil la consulta de los usuarios toda vez que la misma página, en su ítem preguntas frecuentes, menciona que en caso de tener una sugerencia, solicitud, queja o reclamo, se debe dirigir a la ANI. El ítem de documentos sólo tiene acceso para miembros del sitio web. Es importante resaltar la posibilidad de acceder a las cámaras en vivo localizadas en los peajes de la vía pero es requisito está implantado solo para miembros del sitio web y para ello es necesario registrarse como tal.

2. El concesionario no cuenta con una página web específica para esta concesión, existe la página web de PAVIMENTOS COLOMBIA que hace alusión a la concesión mencionada pero solo contiene información básica y no incluye links para acceder a la página de la interventoría y la ANI.

3. Si bien mensualmente la interventoría presenta en el informe técnico de interventoría el análisis DOFA comparativo interventoría-concesión, relacionado con las actividades críticas y la valoración de los riesgos que requieren mayor atención por parte de la interventoría para el cumplimiento del objeto del contrato de concesión; no existe evidencia de su revisión ni de su seguimiento en lo relacionados con la ejecución de los planes de acción. (el documento mencionado es el mismo para el informe # 31 de diciembre de 2014 y para el # 40 de septiembre de 2015).

4. No se evidencia en las camionetas de la interventoría ni en los chalecos, los logos de la Agencia y el contrato al cual se está ejecutando, es importante señalar que dichos elementos lleven los logos de la ANI y hagan referencia al contrato que se está ejecutando. Sin embargo, en las oficinas de la interventoría se evidencio la existencia de los logos imantados para los vehículos pero, argumentan su no uso por problemas en zonas de orden público.

8.1.2 Para la supervisión

1. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el PMP, referido a las no conformidades que hasta el momento se mantienen sin cerrar en el proyecto, de acuerdo a lo valorado.

2. Establecer un mecanismo de bitácora de las actuaciones de los anteriores supervisores que permita ubicar y establecer la trazabilidad de las actuaciones asociadas a las evidencias documentales, especialmente respecto de las respuestas dadas por la ANI a documentos recibidos de la interventoría (eje: plan de auditorías de seguridad vial)

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

1. Revisar el documento de valoración del riesgo concesión e interventoría incluido en las informes mensuales, toda vez que están más asociados a aspectos ambientales, sociales, prediales y técnicos; que a riesgos asociados al contrato como tal.

2. Verificar y llevar a cabo las actividades planteadas en el manual de reversión de la Agencia en virtud de la reversión de los tramos 1 y 7 del contrato de concesión, previendo cada una de las actividades a realizarse antes de recibir la concesión como tal.
3. Si bien tanto la concesión, la interventoría y el supervisor han adelantado actividades relacionadas con el proceso de reversión en lo que tiene que ver con el diligenciamiento de los formatos establecidos; no se evidencia un plan de acción con su respectivo cronograma y responsables para conocer su real avance.

Al respecto se incluyen algunas recomendaciones a la interventoría y la supervisión establecidas por esta oficina así:

- La interventoría verificará que en la actualización de los activos de la concesión se incluyan todos los bienes inmuebles incluyendo aquellos por adhesión y destinación, tanto como los bienes muebles, tangibles e intangibles y, que hayan sido adquiridos por el concesionario y estén destinados a las actividades de operación.
- Se recomienda adelantar las actividades referentes a inventarios del proyecto teniendo en cuenta la reversión que surtirá el proyecto y el tiempo justo que se tiene para llevar a cabo esta labor.
- El interventor evaluará y verificará que la documentación del concesionario se encuentra debidamente clasificada, mantenida y conservada conforme a la Ley de archivo.
- La interventoría verificará la existencia de back up de toda la documentación existente y mencionada en el criterio anterior.
- Se debería adelantar un recorrido conjunto de la interventoría, el supervisor y el concesionario, al proyecto para evidenciar las condiciones técnicas del proyecto incluyendo la medición de indicadores asociados a dichas condiciones y el estado de los predios remanentes y sobrantes.
- Se verificará que el concesionario haga la entrega de los activos tangibles e intangibles relacionados con la "propiedad, planta y equipo" de acuerdo con el procedimiento contable contemplado en el régimen de contabilidad pública. Incluyendo registro fotográfico.
- La interventoría verificará que el concesionario entregue la propiedad o la licencia de uso del software afecto a la concesión según las condiciones del contrato. Por otro lado, la entrega de la información contenida en las bases de datos relacionadas con el contrato de concesión.

- Tanto la interventoría como la supervisión deberán establecer los recursos humanos y técnicos necesarios para atender las diferentes actividades y tareas propias de la etapa de reversión de los tramos 1 y 7.
- La interventoría desarrollará un proceso de planeación que establezca el tipo de actividades a desarrollar en la etapa de reversión para adelantar la gestión administrativa del contrato de concesión y que implicó la interacción con el concesionario y/o la Agencia Nacional de Infraestructura. La interventoría debe coadyuvar al establecimiento de un plan de coordinación y comunicación entre las partes incluyendo el registro de cada una de las obligaciones, sus responsables y tiempos contractuales, así como mecanismos de verificación y seguimiento.

8.2.2 Para la Supervisión

1. Implementar el manual de reversión para las labores de seguimiento y control en virtud de los procedimientos, formatos allí previstos, este manual es un documento de gran relevancia para las labores de supervisión.
2. Gestionar de manera proactiva las observaciones y recomendaciones de PMP que vienen desde la auditoría del año 2013 ya que aún no han sido subsanadas en su totalidad; dar un adecuado seguimiento para su cierre ya que no se evidencia estricto seguimiento.
3. Oficiar al Ministerio de Transporte, respecto de los inconvenientes que se presentan con la circulación de los trenes cañeros para que se proceda a reglamentar su uso o ajustar la existente.

8.3 Buenas prácticas y observaciones

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

1. El acompañamiento jurídico predial de la interventoría al proyecto es determinante para la etapa en que se encuentra y el asesoramiento que se viene dando es vital para los intereses de la Agencia. Se resalta también la labor de la supervisión en lo que tiene que ver con la revisión y ajuste de tiempos internos del proceso predial.
2. 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 el desempeño de las labores de la interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de octubre de 2015 de 69.83, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

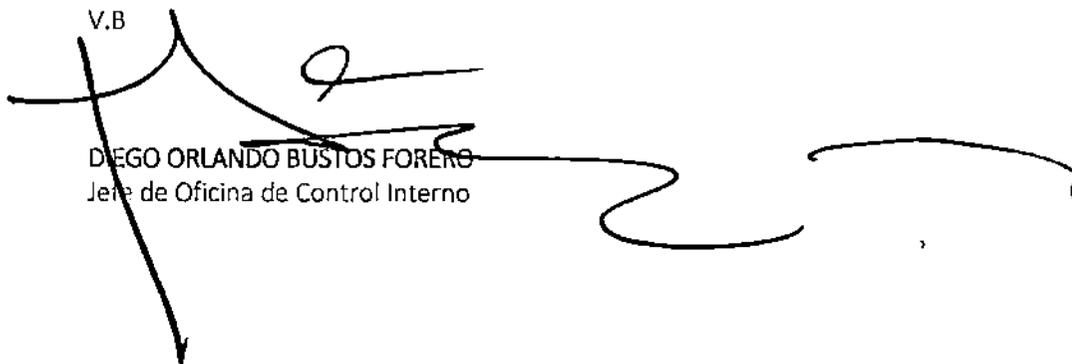
3. Comparativamente con el resultado obtenido en octubre de 2013 lo supera considerablemente pero aún pueden implementarse mecanismos de mejora continua para la interventoría del proyecto.

Atentamente,



ARQ. ALVARO SANDOVAL REYES
Auditor OCI

V.B



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno