

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-012830-3
Fecha: 06/11/2015 15:22:22 > 102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos: Informe (21 folios)

Bogotá D.C

PARA: ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Neiva-Espinal-Girardot (PEI 50).

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Neiva-Espinal-Girardot (PEI 50) realizada en el mes de octubre de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Con un muy cordial saludo,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Daniel Francisco Tenjo Suárez – Gerente de Proyectos Carreteros
Olga Nathalia Vargas Ramírez – Supervisora

Proyectó: Ángela Cajamarca Rodríguez - Contratista Oficina de Control Interno
Anexo: Informe (21 Folios)
Nro Borrador: 2015102002A006

ANI

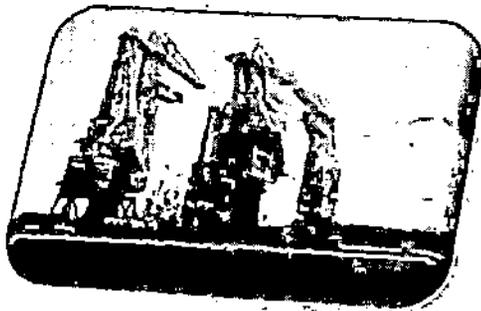
Agencia Nacional de
Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de
concesión Neiva – Espinal - Girardot
(PEI 50)

2015



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	5
2.	ALCANCE	6
2.1.	Componentes Analizados.....	6
2.2.	Información de Contratos	6
3.	METODOLOGÍA	8
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	10
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	10
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	15
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	15
6.2	Descripción del proyecto a auditar	16
6.3	Temas abordados de manera específica:.....	19
6.4	Consideraciones principales de la auditoría.....	25
6.5	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED.....	25
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	26
7.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	28
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	29
7.1.2	Desempeño del componente técnico	31
7.1.3	Desempeño del componente Ambiental	36
7.1.4	Desempeño del componente Financiero	37
7.1.5	Desempeño del componente Aforo y Recaudo	38
8.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	39
8.1	No Conformidades	40
8.1.1	Para la Interventoría	40
8.2	Recomendaciones.....	40
8.2.1	Para la Interventoría	40
8.2.2	Para la Supervisión.....	41
8.3	Buenas prácticas y observaciones.....	41

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados	6
Tabla 2 Plazos estimados para la Concesión	7
Tabla 3 Datos asociados a la conformación de la Concesión CSS Constructores S.A.	7
Tabla 4 Datos asociados a la Firma Interventora	8
Tabla 5 Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	8
Tabla 6 Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	11
Tabla 7 Relación de Observaciones PMP y su avance.....	11
Tabla 8 Temas programados para la auditoría.....	15
Tabla 9 Descripción de tramos del proyecto.....	17
Tabla 10 Índice de estado de marzo de 2015.....	21
Tabla 11 Histórico de resultados del índice de estado para la concesión	22
Tabla 12 Resultados de calificación MED de febrero de 2014.....	26
Tabla 13 Resultados de calificación MED de octubre de 2015.....	27
Tabla 14 Fechas iniciales y actuales del contrato de concesión.....	37

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Vista general del proyecto.....	18
Ilustración 2. Página web de la Interventoría.....	30

INTRODUCCIÓN

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

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 correo electrónico del 25 de septiembre de 2015, solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 20151020111513 del 28 de septiembre; por otro lado, mediante correo del 7 de octubre de 2015 y oficio No. 20151020239991 del 9 de octubre de 2015 se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría.

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar la gestión realizada por la Interventoría y por la Supervisión asociadas al proyecto de concesión de primera generación Neiva – Espinal – Girardot, teniendo en cuenta las actuaciones llevadas a cabo para el cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y el aporte con buenas prácticas; adicionalmente se presentará el avance en el plan de mejoramiento por procesos y se analizará la oportunidad y diligencia frente a las observaciones realizadas por la Contraloría, con el fin de asegurar que el proyecto termine cumpliendo las metas propuestas.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general a la función de la interventoría y de la supervisión a través del cual se revise el estado del proyecto y los avances realizados para los trámites de reversión, con el fin de que ésta se pueda realizar sin inconvenientes por parte del concesionario al Estado.
- 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, Neiva – Espinal – Girardot y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Infraestructura Vial.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en febrero del año 2014, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y

las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

El alcance del informe que 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 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la Concesión CSS CONSTRUCTORES S.A., tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Infraestructura Vial en virtud del contrato 072 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 febrero de 2014), 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; los resultados de la misma son expuestos en el capítulo 7 del presente informe.

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido por el Artículo 32, Numeral 4º de la Ley 80 de 1993, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y mantenimiento de la carretera Neiva – Girardot en los departamentos de Huila, Tolima y	0849 de 1995	CSS Constructores S.A. ²

² El 29 de enero de 2014 se suscribió el documento de cesión del contrato No. 0849/95, en el cual el Consorcio Luis Héctor Solarte Solarte y Carlos Alberto Solarte Solarte cedió su posición contractual a CSS Constructores S.A.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Neiva – Espinal – Girardot</p>	 <p>TODOS POR UN NUEVO PAÍS PAZ EQUIDAD EDUCACION</p>
--	---	--

	Cundinamarca.		
Interventor	Regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la AGENCIA la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio- predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión No. 0849 de 1995 y demás documentos que lo modifiquen, adicione o complementen para la concesión Neiva – Espinal – Girardot, consorcio Luis Héctor Solarte Solarte y Carlos Alberto Solarte Solarte.	No. 072 de 2012	Consorcio Infraestructura Vial
Supervisor	Profesional vinculado mediante contrato de prestación de servicios	145 de 2015	Ing. Olga Nathalia Vargas Ramírez

Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI, actualización septiembre de 2015.

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de Suscripción	19 de julio de 1995
Fecha de Terminación Estimada	21 de junio de 2016
Fecha Acta de Inicio etapa de estudios y diseños	13 de septiembre de 1995
Fecha Acta de Inicio etapa de construcción	19 de diciembre de 1996
Fecha Acta de Inicio etapa de operación	21 de julio de 1998
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	20,50*

Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI, actualización septiembre de 2015,

* Estipulado en el modificatorio del 17 de abril de 1998.

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Neiva – Espinal – Girardot se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión CSS Constructores S.A.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	CSS Constructores S.A.	
	TOTAL	100,00%

Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI, actualización septiembre de 2015.

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio Infraestructura Vial
Representante Legal	Jaime Bateman Durán
Valor inicial del Contrato	\$ 4.566.165.072
Total	\$ 4.566.165.072
Tiempo	46 meses
Fecha de Inicio del Contrato	22 de junio de 2012
Fecha de terminación del Contrato	21 de abril de 2016

Fuente: Información del contrato de Interventoría No. 072 de 2012.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Bateman Ingeniería S.A.	34%
Ecovías S.A.S.	33%
Ingenieros Civiles Especialistas	33%
TOTAL	100%

Fuente: Información del contrato de Interventoría No. 072 de 2012.

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 por la supervisión e interventoría fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría, la cual se centró en una verificación documental que fue corroborada con un recorrido físico al corredor vial; el proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento. Se verificó la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para adelantar el diligenciamiento de formatos e inventarios que hacen parte de la reversión.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de información: Mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2015 y memorando interno del 28 de septiembre generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente de proyectos carreteros de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el supervisor del proyecto a

auditar. La recepción de la información se dio el 05 de octubre de 2015 mediante memorando No. 2015-305-011448-3.

En el desarrollo de las reuniones de auditoría, se requirieron documentos (oficios, informes, actas, entre otros) tanto a la Supervisión como a la Interventoría, con el fin de contar con las evidencias que soporten las oportunas acciones que han venido ejecutando.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento. La información solicitada para revisión es la relacionada a continuación:

1. Ficha técnica del proyecto.
2. Contrato de concesión, otrosí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
3. Apéndice técnico del contrato de concesión.
4. Contrato de la interventoría con todos sus anexos, otrosí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
5. Propuesta económica de interventoría.
6. Acta de inicio de interventoría.
7. Últimos dos informes de supervisión (correspondientes a los meses de julio y agosto).
8. Personal y perfiles de interventoría, aprobación por parte de la ANI (todo el equipo mínimo y que actualmente está laborando).
9. Últimos informes de interventoría (meses de agosto y 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 realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, formato de inspección funcionamiento caseta de peaje y áreas de servicio, formato inspección física infraestructura caseta de peajes, formato inspección física básculas, entre otros).

Entrevistas: Se contó con la participación del personal de Interventoría a cargo de cada área del proyecto durante las reuniones que se realizaron en las oficinas ubicadas en Bogotá, en el Municipio de Aipe (Departamento del Huila) y en el Municipio del Guamo (Departamento del Tolima), lo cual permitió evaluar la idoneidad del equipo durante la ejecución de sus obligaciones contractuales.

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 durante los 168.05 km de longitud concesionada, verificando las actividades de mantenimiento rutinario, los tres peajes que tiene la concesión y las dos básculas de pesaje; se contó con apoyo de material fotográfico suministrado por la Interventoría.

Plan de mejoramiento por procesos: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances implementados por la Interventoría Consorcio Infraestructura Vial y la supervisión al momento de esta nueva auditoría realizada en octubre de 2015.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades, recomendaciones, buenas prácticas y observaciones que se ampliarán en el capítulo 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 210.³
- ✓ Ley 1150 de 2007, artículo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- ✓ Decreto 734 de 2012, reglamentación del Estatuto General de Contratación.
- ✓ Contrato de concesión a auditar (Contrato 0849 de 1995, otro sí, adicionales y otros).
- ✓ Contrato de interventoría a auditar (Contrato 072 de 2012).
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Anexo 4 del contrato de Interventoría (Hoja de datos).

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

El proyecto de concesión Neiva – Espinal – Girardot no tiene hallazgos de la Contraloría General de la República, es importante aclarar que la Interventoría y la Supervisión dieron respuesta oportuna a las observaciones derivadas del desarrollo de la auditoría que la Contraloría General de la República adelanta a la Agencia Nacional de Infraestructura.

Se consultó ORFEO⁴; 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.

³ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

⁴ Sistema de gestión documental Interno - ANI

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Neiva – Espinal – Girardot</p>	
--	---	---

Tabla 6- Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	<ul style="list-style-type: none"> - Oficio No. 2015-ANI-182 Observación Contrato de Concesión NEIVA – ESPINAL – GIRARDOT, con radicado ANI No. 2015-409-063269-2 del 1 de octubre de 2015. - Respuesta oficio Contraloría General de la República No. 2015-409-063269-2 del 1 de octubre de 2015, mediante el radicado de salida No. 2015-100-023896-1 del 8 de octubre de 2015. 	Ejecutado
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

Se presentan a continuación en la Tabla No.7, los avances presentados en la verificación del "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 Febrero de 2014, 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	Avance %
2087	<p>Supervisión: A pesar de la falta de asistencia a la auditoría por parte de la Ing. Olga Nathalia Vargas Ramirez, debido a causas excusables, reemplazada por el Gerente Carretero Francisco Orduz Varón, el único aspecto a mejorar por parte de la supervisión, hace referencia a la aprobación del Plan de Auditorías de Seguridad Vial, el cual fue entregado por la interventoría en el término correspondiente y a la fecha de auditoría, no</p>	<p>La supervisión dio respuesta a la Interventoría mediante el radicado de salida No. 2014-300-009866-1 del 28 de mayo de 2014.</p>	100%

	tenía pronunciamiento alguno de parte de la supervisión del proyecto. Teniendo en cuenta los riesgos que en seguridad vial tiene la vía concesionada, enunciados de manera general en el presente informe, el avance en el análisis del Plan de Auditorías presentado por el interventor se convierte en una prioridad		
2088	<p>Interventoría</p> <p>a) Solicitar al concesionario la determinación de los ingresos históricos recibidos por conceptos de publicidad en las áreas de peaje, y conminar al concesionario para que traslade a la ANI dichos recursos por cuanto, es claro que la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, no contempla el uso para fines comerciales o publicitarios de las áreas incluidas en las franjas de los derechos de vía del proyecto.</p>	<p>La solución de dicho incumplimiento dejó de ser responsabilidad de la interventoría, teniendo en cuenta que dentro de las demandas de reconvencción presentadas por la ANI con relación al Tribunal de operación, mantenimientos rutinarios y periódicos que hacen parte del alcance complementario, se tiene pendiente definir lo pertinente a la explotación publicitaria de las estaciones de peaje.</p>	100%
2089	<p>Interventoría</p> <p>b) Iniciar con carácter de urgencia, la caracterización del tráfico que circula a través del predio privado adyacente al peaje Flandes. Además coordinar con las diferentes autoridades, a saber, Alcaldía, Policía Nacional, etc., a fin de que incrementen el control sobre la circulación por el predio anteriormente citado, con el objeto de mitigar la posible elusión y detrimento patrimonial generados al Estado.</p>	<p>Se revisó el acta de reunión realizada el 3 de marzo de 2015 en la cual se realizó la concertación de medidas de regulación de evasores en peaje de Flandes, en la reunión participó el Consorcio y la Policía de carreteras.</p>	100%
2090	<p>Interventoría</p> <p>c) Conminar al concesionario para que realice las modificaciones necesarias a fin de mejorar la seguridad vial en lo referido a barandas de puentes, cabezales de alcantarillas y barreras metálicas. Lo anterior como medida para</p>	<p>Con la implementación de las recomendaciones dadas en la auditoría de seguridad vial realizada en junio de 2014, se ha disminuido la</p>	100%

	disminuir la fatalidad de los accidentes que se presentan en los tramos concesionados.	accidentalidad en el corredor vial, lo anterior fue verificado teniendo en cuenta la información suministrada en los informes de Interventoría y de la Supervisión.	
2091	Interventoría d) Solicitarle al concesionario la capacitación del personal de Usocoello que tienen injerencia en el mantenimiento de canales a fin de que puedan realizar su actividad sin afectar la estructura de la calzada y propendiendo por la conservación de su vida útil.	Mediante oficio 021-76 del 21 de febrero de 2015, el concesionario realizó el requerimiento a Usocoello (Asociación de usuarios del Distrito de adecuación de tierras de los ríos Coello y Cucuana). Durante la realización de la auditoría se revisó el registro fotográfico realizado por la Interventoría en la etapa de mantenimiento de canales y se evidenció el cumplimiento a las solicitudes dadas.	100%
2092	Interventoría e) Mejorar la verificación sobre los elementos de primeros auxilios del concesionario, ya que se observó poca profundidad al respecto.	Se verificó el formato implementado para la verificación denominado: lista de chequeo elementos básicos en la ambulancia concesión Neiva – Espinal – Girardot.	100%
2093	Interventoría f) Evaluar los riesgos del sistema de información existente en los peajes (Interventoría y concesionario).	La Interventoría implementó esta información en los informes de auditoría de sistemas (Parte 3 del informe mensual).	100%

2094	Interventoría g) Incluir en los informes mensuales un capítulo con las actividades a realizar durante el mes siguiente, relacionadas con control y recaudo de peajes indicando la frecuencia con que se realizarán.	Las auditorías de peajes se realizan durante 7 días aleatorios cada mes como lo estipula el anexo 4 del contrato de interventoría.	100%
2095	Interventoría h) Revisar aspectos más profundos de seguridad vial en las estaciones de peaje y báscula del concesionario, ya que se pudo evidenciar que solo se revisa la señalización.	Se verificó que la Interventoría cumple con los requerimientos del reglamento para la operación de la carretera en cuanto a la operación de los sitios de cobro del peaje y la operación de los sitios de pesajes. Las auditorías de peajes que realiza y presenta mensualmente la Interventoría incluyen los soportes pertinentes.	100%
2096	Interventoría i) Realizar ensayos de calidad del aire, agua, y ruido a fin de corroborar los ensayos practicados por el concesionario. Un punto en donde debe priorizarse lo anterior es en los sitios de peaje, donde se pudo notar gran cantidad de residuos de material particulado proveniente de los vehículos en la estructura de dichas estaciones.	La Interventoría ha efectuado acompañamiento durante la ejecución de los ensayos que le corresponde realizar al Concesionario, no se han presentado resultados inconformes que ameriten ensayos de verificación por parte de la Interventoría.	100%
2097	Interventoría j) Diseñar mecanismos para que el concesionario identifique y proteja aquellos predios remanentes para evitar que sean invadidos por falta de controles.	Se implementaron los cercos en postes de concreto y alambre púa, no se han presentado invasiones en el proyecto.	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 miércoles 7 de octubre de 2015 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 14, 15 y 16 de octubre, a desarrollarse el primer día en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Bogotá, al día siguiente recorrido al proyecto incluyendo visita a la oficina ubicada en el Municipio de Aipe (Departamento del Huila), y el último día revisión documental en las oficinas del Municipio de Guamo en el Departamento de Tolima.

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

Tabla 8. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría	Día	Hora
Reunión de apertura Oficinas Bogotá	14/10/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	14/10/2015	08:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión ambiental	14/10/2015	09:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión predial	14/10/2015	10:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión financiera	14/10/2015	11:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión jurídica	14/10/2015	12:00 m.
Visita al Corredor Vial	15/10/2015	8:00 a.m.
Reunión de apertura Oficinas Guamo	16/10/2015	09:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría (focalizada en los temas técnicos revisados durante el recorrido al corredor vial)	16/10/2015	09:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa	16/10/2015	10:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión técnica	16/10/2015	11:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión aforos y recaudo	16/10/2015	12:00 m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión social	16/10/2015	02:00 p.m.
Revisión de actividades adelantadas según el manual de reversión	16/10/2015	03:00 p.m.
Reunión de cierre (documental)	16/10/2015	04:00 p.m.
Conclusiones de cierre (general)	16/10/2015	5:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la Interventoría en la ciudad de Bogotá y en el Municipio del Guamo (Departamento del Tolima); tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI, para lo cual se realizó revisión y validación de la documentación de soporte con el especialista de cada tema (administrativo, técnico, jurídico, financiero, predial, recaudo y aforo, social y ambiental).

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la misma, se revisó el avance general del proyecto de concesión y se abordaron los temas que se están desarrollando en cuanto a las negociaciones por reclamaciones que ha hecho el concesionario por pretensiones objeto de tribunales de arbitramento.

Se precisó la importancia del proyecto de incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

- Seguimiento al otrosí del 30 de enero de 2014 (actualización del modelo financiero).
- Estado de Tribunales de Arbitramento.
- Índice de Estado del corredor.
- Revisión del reglamento para la operación de la carretera (Servicios, operación de los sitios de cobro de peajes y operación de los sitios de pesaje).
- Implicaciones del contrato de concesión de cuarta generación adjudicado.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

El corredor vial concesionado consta de una calzada sencilla con dos carriles de 168.05 km, inicia en la salida de la ciudad de Neiva desde el Puente sobre el río Magdalena, transcurre por los municipios de Aipe (Huila), Natagaima, Castilla, Saldaña, Guamo, Espinal y Flandes (Tolima), finalizando en el Puente sobre el río Magdalena en el municipio de Girardot. El alcance del proyecto consistió en:

- Rehabilitación, mantenimiento y operación de las calzadas existentes del Tramo 06 ruta 45 Neiva- Castilla, y el sector Castilla – Espinal del Tramo 07 de la ruta 45.
- Construcción, mantenimiento y operación de la variante del Guamo, incluyendo la construcción de un nuevo puente sobre el río Luisa.
- Construcción, mantenimiento y operación de la variante para el cruce del río Patá, incluyendo la construcción de un nuevo puente.
- Construcción, mantenimiento y operación de la variante río Baché, incluyendo puente sobre el río Baché y la quebrada la Arenosa.
- Construcción, mantenimiento y operación de la variante río Aipe, incluyendo el puente sobre el río Aipe.

El alcance físico adicional del contrato contempló la construcción, mantenimiento y operación de la variante Natagaima, la cual se ejecutó según el acuerdo modificatorio del 6 de abril de 1999.

La infraestructura vial de la concesión entre Neiva y Girardot será vinculada al proyecto de concesión de iniciativa privada estructurado bajo el nombre "CORREDOR VIAL NEIVA- AIPE- CASTILLA- ESPINAL- GIRARDOT", teniendo en cuenta la descripción que fue objeto del proceso de precalificación No. VJ-VE-APP-IPV-005-2015; requiriéndose regular en forma detallada la forma en que el trayecto será puesto a disposición a la nueva concesión, dando aplicación a los principios de planeación, eficiencia y economía en la contratación pública.

A continuación se muestran los dos sectores en los cuales el contrato dividió el corredor vial, los cuales cuentan con infraestructura de construcción y operación independientes:

Tabla 9 – Descripción de tramos del proyecto

SECTOR	ALCANCE (km)		Frente
	Inicio	Fin	
AIPE	Neiva (K 0+000)	Natagaima (K 84+000)	Frente No. 1
SALDAÑA	Natagaima (K 84+000)	Girardot (K 168+050)	Frente No. 2

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento; se evidenció que la Interventoría y la Supervisión están abarcando el procedimiento de reversión conforme al manual de reversiones de la ANI, lo cual se pudo constatar mediante la verificación del diligenciamiento de los formatos para la reversión del proyecto concesionado.

El concesionario está cumpliendo el reglamento de operación, lo cual se corroboró mediante la verificación de los servicios prestados (servicios propios y servicios de atención a los usuarios).

Con relación a las normas de mantenimiento para carreteras por concesión se verificó con documentación soporte de la Interventoría y la inspección visual durante el recorrido de la auditoría, que el concesionario ha cumplido con el mantenimiento rutinario, realizando la limpieza de alcantarillas, estructuras de drenaje, cunetas, zanjas, canales y descoles; limpieza general de zonas y rocería, reparación de pavimento, señalización y dispositivos de seguridad.

A continuación se muestra una vista general del proyecto concesionado, en virtud de la localización y los municipios por los que tiene injerencia.

Ilustración 1. Vista General del proyecto



Fuente: Informe de Interventoría No. 39 correspondiente al mes de septiembre de 2015.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Seguimiento al otrosí del 30 de enero de 2014 (actualización del modelo financiero)

En el otrosí del 30 de enero de 2014 se acordó actualizar la ingeniería financiera del contrato de concesión según las condiciones reales verificadas en su ejecución hasta el 31 de diciembre de 2013.

Se establecieron las condiciones financieras de ejecución de la concesión a partir del 1 de enero de 2014 y hasta que se alcance la TIR pactada; adicionalmente se proyecta el flujo futuro del recaudo en las estaciones de peaje incorporadas al proyecto.

Es importante resaltar que debido a que se eliminaron las garantías de tráfico a partir del 1 de enero de 2014, se tiene en cuenta únicamente el ingreso real para la obtención de la TIR pactada, para lo cual se determinó que vencido el mes de enero de 2014 y de esa fecha en adelante, la Interventoría y el concesionario suscribirían un “Acta mensual de seguimiento al modelo financiero para la obtención de la TIR contractual”, en esa acta se actualizan los valores correspondientes a los ingresos reales del mes causado, manteniendo los demás ítems constantes con el fin de determinar la fecha proyectada en que se alcanzaría la TIR contractual. Según la información dada por la Interventoría, se tenía estimado que el 25 de octubre de 2015 se alcanzaría la TIR.

Teniendo en cuenta que con la suscripción de modificatorio del 30 de enero de 2014, se estableció que el ingreso es generado hasta alcanzar la TIR del proyecto, se dejó claro que con posterioridad a la fecha en la que se alcance la TIR contractualmente pactada y hasta el 21 de junio de 2016 (fecha de terminación del contrato), el dinero recaudado podrá ser utilizado en el evento en que se hagan exigibles obligaciones por pagar al concesionario a cargo de la ANI.

De acuerdo al otrosí del 30 de enero de 2014 la fecha de reversión está sujeta a la entrada en vigencia de la concesión de cuarta generación.

6.3.2 Estado de Tribunales de Arbitramento.

Con relación a la contestación de los cuatro tribunales instaurados por el concesionario, se abordó el estado de los procesos con la Supervisión del proyecto; a continuación se relacionan los sucesos y sus incidencias:

1. El Tribunal que hace referencia al saldo de “Puentes” fue incluido en el acuerdo conciliatorio dejando a consideración del Ministerio Público y de la Procuraduría la pertinencia del mecanismo de cobro y de la caducidad de la acción; sin embargo; el concepto emitido por la Procuraduría no aprueba la conciliación de este Tribunal por considerar que debía haberse cobrado por medio de una acción ejecutiva y adicionalmente

ésta caduca. El Tribunal citó a nueva audiencia el 30 de septiembre en la cual no aprobó el acuerdo y cerró el proceso.

Consideramos importante anotar que para llegar a esta instancia conciliatoria, la ANI tuvo que abordar la etapa del comité de conciliación, habiendo dicho comité aprobado conciliar recursos a pagar al concesionario por una vía jurisdiccional que no era la adecuada.

2. En cuanto al Tribunal por la financiación de órdenes de pago dentro del alcance complementario, la ANI presentó demanda de reconversión relacionada con el “Excedente recibido por el concesionario entre el Ingreso Máximo Generado (IMG) y el Ingreso Máximo Aportante (IMA)” por lo que no se concilió y siguió su trámite ante el Tribunal. La demanda fue admitida y el Tribunal dio traslado al concesionario de la reforma de la demanda.
3. El Tribunal por actividades ambientales ejecutadas dentro del alcance complementario se incluyó en el acuerdo conciliatorio reconociendo únicamente las actividades que luego de la verificación de la Interventoría y la ANI son consideradas como actividades ambientales con mayores costos. El Tribunal aprobó la conciliación de este Tribunal, se pagó por parte de la ANI con cargo a la subcuenta de “Obras y costos no previstos”.
4. El Tribunal por operación, mantenimientos rutinarios y periódicos dentro del alcance complementario se incluyó en el acuerdo conciliatorio reconociendo únicamente las actividades que luego de la verificación de la interventoría y la ANI se consideran como complementarias respecto de las obligaciones del concesionario y basados en los costos del alcance básico; la ANI contestó la demanda el 8 de septiembre de 2015 y se presentaron las siguientes demandas de reconversión: Predios donde funciona la infraestructura operativa, operación y mantenimiento no ejecutado del alcance básico, operación y mantenimiento no ejecutado y pagos anticipados del modificatorio del 27 de enero de 2006 y por último la demanda de reconversión por la explotación publicitaria de las estaciones de peaje. Los ejercicios financieros realizados en curso de los Tribunales instaurados, referentes a las demandas de reconversión y el acta de acuerdo conciliatorio están en curso y pendiente por aprobación del Tribunal.

Mediante el otrosí del 17 de diciembre de 2014 se acordó que el plazo para la finalización de las obras de la variante del Espinal se ampliaba hasta el 30 de marzo de 2015; sin embargo, mediante acta del 27 de marzo de 2015 se acordó la suspensión entre las partes, debido a que no se contaba con la totalidad de los predios y por la problemática que se presentó con la comunidad del “Barrio de Invasión La Nacional”; adicionalmente, hasta el 6 de abril de 2015 se contó con la franja faltante requerida para la continuidad de la obra, lo cual permitió reiniciar su construcción y se originó el otrosí del 20 de abril de 2015 para ampliar el plazo para la finalización total de la construcción de la variante en cuarenta y cinco días; desde el 9 de junio de 2015 se encuentra en operación la variante del Espinal aunque no se tiene acta de entrega debido a que el concesionario no ha construido las trampas de sedimentos requeridas en la

licencia ambiental (Resolución 0462 del 6 de marzo de 2009); se espera que las actividades queden terminadas en el mes de noviembre de 2015.

6.3.3 Índice de Estado del corredor

El índice de estado se consolida como un indicador de la operación y estado general del corredor vial, lo cual permite evaluar de manera cuantitativa el estado físico de los pavimentos en concreto asfáltico, teniendo en cuenta la rugosidad, ahuellamiento y deformaciones, fisuras y grietas, resistencia al deslizamiento y estado de las bermas.

El informe de índice de estado analizado por esta auditoría fue el realizado en marzo de 2015 y radicado en la ANI en mayo de 2015, este es muy claro en sus resultados y presentan una realidad del corredor que genera tranquilidad debido al cumplimiento contractual presentado.

El promedio de calificación obtenido para las vías de concesión, y para el índice de estado evaluado en marzo de 2015 fue de 4.60, que representa un resultado aceptable, y se encuentra entre 4.0 y 5.0 correspondiendo al rango de calificación de Muy Bueno de acuerdo a lo exigido en Reglamento de Operación para vías concesionadas, por lo tanto con los resultados de esta medición el concesionario está cumpliendo con esta condición.

Tabla 10. Índice de estado de marzo de 2015

ELEMENTO	FACTOR DE INFLUENCIA	CALIFICACION POR TRAMO					% DE CALIFICACION POR TRAMO				
		TRAMO I NEIVA - AIPE	TRAMO 2 AIPE - NATAGAIMA	TRAMO III NATAGAIMA - SALDAÑA	TRAMO IV SALDAÑA - ESPINAL	TRAMO V ESPINAL GIRARDOT	TRAMO I NEIVA - AIPE	TRAMO 2 AIPE - NATAGAIMA	TRAMO III NATAGAIMA - SALDAÑA	TRAMO IV SALDAÑA - ESPINAL	TRAMO V ESPINAL GIRARDOT
Índice de Rugosidad Internacional	0.35	4.83	4.82	4.53	4.57	4.48	1.69	1.69	1.59	1.60	1.56
Resistencia al Deslizamiento	0.20	4.12	4.15	4.10	4.19	4.01	0.82	0.83	0.82	0.84	0.80
Ahuellamiento y Deformaciones	0.20	4.81	4.80	4.69	4.76	4.66	0.96	0.95	0.94	0.95	0.93
Fisuras y Grietas	0.20	5.00	4.98	5.00	5.00	5.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Estado de las Bermas	0.05	3.97	3.98	3.88	4.07	4.01	0.20	0.20	0.19	0.20	0.20
CALIFICACION POR SECTOR							4.69	4.67	4.64	4.63	4.40
CALIFICACION DE LA CONCESION							4,60				

Fuente: Informe Índice de estado presentado por la interventoría en marzo de 2015

Tabla 11. Históricos de resultados del Índice de estado para la Concesión Neiva – Espinal – Girardot

INTERVENTORIAS ANTERIORES						
CONCESION : NEIVA - ESPINAL - GIRARDOT						
MEDICION DEL INDICE DE ESTADO						
Fecha	TRAMOS					Concesión
	NEIVA - AIPE	AIPE - NATAGAIMA	NATAGAIMA - SALDAÑA	SALDAÑA - ESPINAL	ESPINAL - GIRARDOT	
30-jun-02	4.41	4.46	4.38	4.25	4.35	4.39
31-dic-02	4.36	4.41	4.36	4.49	4.63	4.42
30-jun-03	4.34	4.42	4.40	4.45	4.59	4.42
31-dic-03	4.47	4.54	4.47	4.49	4.67	4.52
30-jun-04	4.41	4.39	4.53	4.60	4.72	4.49
31-dic-04	4.50	4.40	4.39	4.53	4.57	4.46
30-jun-05	4.39	4.39	4.28	4.41	4.50	4.38
31-dic-05	4.45	4.35	4.27	4.41	4.45	4.37
INTERVENTORIA INTERSA - INGEOCIM						
CONCESION : NEIVA - ESPINAL - GIRARDOT						
MEDICION DEL INDICE DE ESTADO						
Fecha	TRAMOS					Concesión
	NEIVA - AIPE	AIPE - NATAGAIMA	NATAGAIMA - SALDAÑA	SALDAÑA - ESPINAL	ESPINAL - GIRARDOT	
28-feb-07	4.26	4.24	3.87	4.36	4.51	4.22
31-jul-07	4.46	4.53	4.49	4.58	4.72	4.54
30-jun-08	4.55	4.62	4.56	4.60	4.66	4.60
31-dic-08	4.45	4.46	4.39	4.48	4.40	4.44
15-jun-09	4.58	4.44	4.42	4.57	4.49	4.49
30-nov-09	4.62	4.38	4.44	4.51	4.61	4.49
30-may-10	4.60	4.40	4.55	4.55	4.69	4.53
30-sep-10	4.67	4.53	4.43	4.50	4.58	4.54
30-dic-10	4.43	4.46	4.37	4.47	4.50	4.44
INTERVENTORIA INFRAESTRUCTURA VIAL						
31-jul-12	4.77	4.77	4.71	4.63	4.70	4.72
15-mar-13	4.73	4.76	4.67	4.55	4.63	4.67
15-sep-13	4.72	4.78	4.63	4.57	4.58	4.66
15-mar-14	4.69	4.70	4.55	4.54	4.52	4.60
15-sep-14	4.68	4.67	4.53	4.52	4.48	4.57
15-mar-15	4.68	4.67	4.54	4.59	4.49	4.60

Fuente: Informe de Interventoría, septiembre de 2015

Los parámetros anteriormente evaluados deben como mínimo mantenerse, y en aras de continuar mejorando el nivel de servicio de la vía y el confort de los usuarios, de ser posible aumentar la calificación

Durante la auditoría se revisó que hay tramos que están siendo intervenidos, con actividades de rehabilitación, para mejorar su calificación individual, especialmente se observaron intervenciones para mejorar coeficientes de resistencias al deslizamiento y sellos de fisuras.

Se revisó el registro fotográfico que tiene la interventoría con relación a las actividades desarrolladas para la medición del Índice de Estado No. 7, correspondiente al mes de septiembre de 2015; el informe correspondiente lo estaban elaborando e informaron que lo entregarían a la ANI a finales del mes de octubre de 2015.

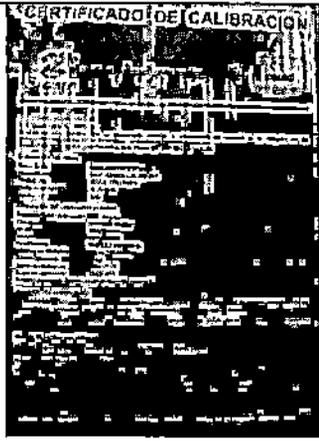
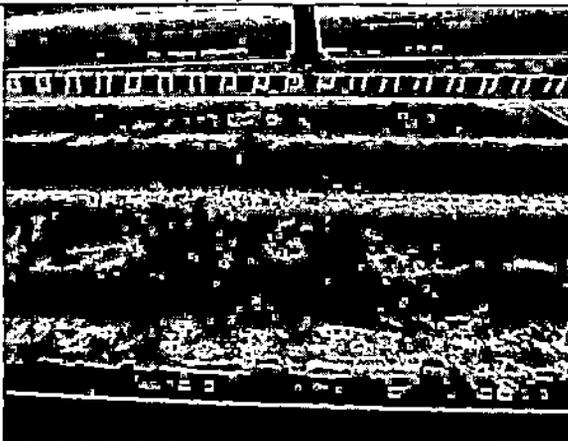
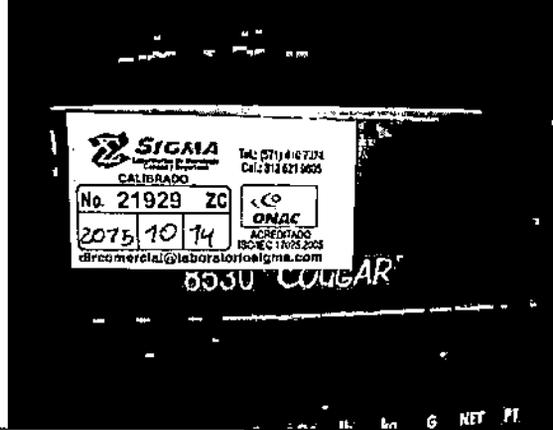
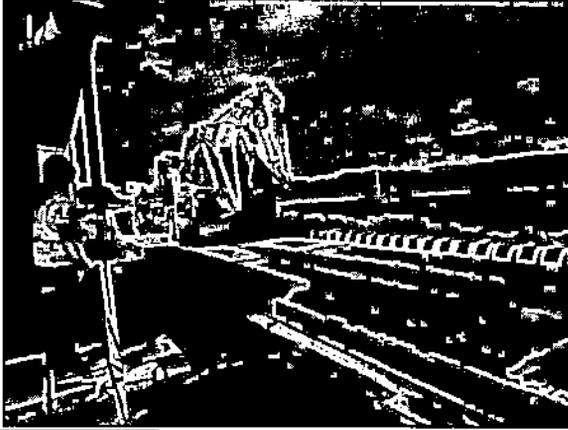
6.3.4 Revisión del reglamento para la operación de la carretera (Servicios, operación de los sitios de cobro de peajes y operación de los sitios de pesaje)

Se revisó el cumplimiento del concesionario y la verificación por parte de la interventoría a los servicios propios como mantenimiento de la vía, operación y seguimiento del tránsito, control del peso de vehículos de carga, operación de los puestos de cobro de peaje, vigilancia de las instalaciones y comunicaciones con el Centro de Control Operacional.

Adicionalmente se evidenció el cumplimiento en los servicios prestados para la atención a los usuarios, entre los cuales se verificó documentalmente el registro de remoción de vehículos averiados, remoción de víctimas de accidentes, primeros auxilios a personas, primeros auxilios a vehículos, servicios de suministros de bienes para operación de vehículos; durante la inspección física y recorrido del corredor vial se verificó el cumplimiento relacionado con la prestación de servicios de venta de alimentos, telefonía convencional y baños.

Con relación a la revisión de la operación de los sitios de cobro de peaje ubicados en Neiva, Patá y Flandes, se encontró que cuentan con el personal suficiente y entrenado para dicha función, se cumple con el máximo de cola admitido en el reglamento, el equipo de vigilancia funciona permanentemente, cada estación de peaje tiene la placa informativa con los valores actualizados a los mismos, los registros de recaudo estuvieron a disposición para la auditoría y se condensan en resúmenes diarios.

Aunque en la inspección física a las básculas se constató el cumplimiento en la señalización, sistema automático de impresión del peso y equipo de vigilancia permanente, se evidenció incumplimiento en la calibración de las básculas; la báscula sur de Neiva contaba con certificado de calibración con fecha del 20 de septiembre de 2014 y la báscula norte de Flandes con fecha del 22 de septiembre de 2014; por lo tanto, las nuevas calibraciones debían estar vigentes desde el 20 de septiembre y 22 de septiembre de 2015 respectivamente. Durante la auditoría se constató que se encontraban en proceso de calibración, el cual lo realizan en un día para no alterar el funcionamiento de las mismas por un periodo de tiempo prolongado.

<p>Foto 1. Báscula Sur Neiva</p> 	<p>Foto 2. Sitio de pesaje en Neiva</p> 
<p>Certificado de calibración vencido.</p>	<p>Desgastes y fisuras en la placa.</p>
<p>Foto 3. Constancia de certificación en Báscula de Neiva</p> 	<p>Foto 4. Báscula de Flandes</p> 
<p>Calibración realizada el 14 de octubre de 2015</p>	<p>Proceso de calibración posterior al cambio de la placa.</p>

El incumplimiento mencionado fue ocasionado porque las reparaciones en la báscula sur del peaje de Flandes se realizaron posteriormente al vencimiento de las calibraciones, a pesar de que la interventoría mediante oficio CIV BIL-1752-2464 del 9 de septiembre de 2015 solicitó al concesionario la calibración de las básculas del proyecto.

6.3.5 Implicaciones del contrato de Concesión de cuarta generación adjudicado.

Teniendo en cuenta que mediante la Resolución No. 1579 de 2015 se adjudica a la Estructura Plural denominada "PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA AUTOVÍA NEIVA - GIRARDOT", conformada por CSS CONSTRUCTORES S.A., CONTROLADORA DE OPERACIONES DE INFRAESTRUCTURA S.A. de C.V. y ALCA INGENIERÍA S.A.S., el Contrato de Concesión bajo el esquema de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada para la ejecución del proyecto cuyo objeto es: "Los estudios y diseños

definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento y reversión del CORREDOR VIAL NEIVA – AIPE -- CASTILLA – ESPINAL -- GIRARDOT”, y que ese proyecto implica la construcción de las segundas calzadas de las variantes Espinal y Guamo; se considera muy importante verificar que las obligaciones del contrato de concesión de primera generación no queden replicadas en la nueva concesión de cuarta generación, con el fin de evitar incrementos en los costos que pudieran causar detrimento.

Según información dada por la Supervisión, la nueva iniciativa privada recibirá las licencias ambientales y se encargará de las obligaciones que se encuentran pendientes, incluidos los diseños paisajísticos que serán definitivos cuando se tengan los diseños del nuevo proyecto. Es fundamental que se surtan todos los procedimientos requeridos para que la ANLA no inicie procesos de incumplimiento por las mencionadas obligaciones, teniendo claro que se busca evitar el detrimento patrimonial.

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Neiva – Espinal – Girardot, 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 - MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el

ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría Consorcio Infraestructura Vial, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los periodos de febrero de 2014 y octubre de 2015.

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

Los resultados que permite 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 en este informe referidas en cada uno de los componentes, 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 que obtuvo la Interventoría Consorcio Infraestructura Vial en la auditoría realizada en el mes de octubre de 2015, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación con promedio general de 76.07 sobre 100.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en febrero de 2014:

Tabla 12. Resultados de calificación MED de febrero de 2014

 Agencia Nacional de Infraestructura		<table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>Neiva - Espinal - Girardot</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>Consorcio Infraestructura Vial</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>072 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>13 de Febrero de 2014</td> </tr> </table>		Nombre Proyecto Concesión	Neiva - Espinal - Girardot	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Infraestructura Vial	No. Contrato Interventoría	072 de 2012	Fecha de Evaluación	13 de Febrero de 2014
		Nombre Proyecto Concesión	Neiva - Espinal - Girardot								
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Infraestructura Vial										
No. Contrato Interventoría	072 de 2012										
Fecha de Evaluación	13 de Febrero de 2014										
		Calificación desempeño de Interventoría									
Id. Componente		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto					
01	Gestión Administrativa					81,57					
02	Gestión Técnica				78,90						
03	Gestión Financiera				72,69						
04	Gestión Jurídica				89,60						
05	Gestión de Aforo y Recaudo				73,09						
06	Gestión Ambiental				73,12						
07	Gestión Social				77,17						
08	Gestión Predial				71,98						
Promedio General =		74,67									

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Neiva – Espinal – Girardot</p>	
---	---	---

La segunda medición se realizó en octubre de 2015, la calificación se mantiene dentro del rango alto y se obtuvo un pequeño incremento en el resultado, el cual se puede visualizar en la siguiente tabla:

Tabla 13. Resultados de calificación MED de octubre de 2015

	<table border="1"> <tr> <td>Nombre Proyecto Concesión</td> <td>Neiva - Espinal - Girardot</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría del proyecto</td> <td>Consorcio Infraestructura Vial</td> </tr> <tr> <td>No. Contrato Interventoría</td> <td>072 de 2012</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Evaluación</td> <td>14, 15 y 16 de octubre de 2015</td> </tr> </table>	Nombre Proyecto Concesión	Neiva - Espinal - Girardot	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Infraestructura Vial	No. Contrato Interventoría	072 de 2012	Fecha de Evaluación	14, 15 y 16 de octubre de 2015									
	Nombre Proyecto Concesión	Neiva - Espinal - Girardot																
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Infraestructura Vial																	
No. Contrato Interventoría	072 de 2012																	
Fecha de Evaluación	14, 15 y 16 de octubre de 2015																	
<table border="1"> <tr> <td>0-20</td> <td>21-40</td> <td>41-60</td> <td>61-80</td> <td>81-100</td> </tr> <tr> <td>Muy bajo</td> <td>Bajo</td> <td>Medio</td> <td>Alto</td> <td>Muy Alto</td> </tr> </table>	0-20	21-40	41-60	61-80	81-100	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto								
0-20	21-40	41-60	61-80	81-100														
Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Componente</th> <th>Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01 Gestión Administrativa</td> <td>80,63</td> </tr> <tr> <td>02 Gestión Técnica</td> <td>80,13</td> </tr> <tr> <td>03 Gestión Financiera</td> <td>78,50</td> </tr> <tr> <td>04 Gestión Jurídica</td> <td>70,50</td> </tr> <tr> <td>05 Gestión de Aforo y Recaudo</td> <td>73,52</td> </tr> <tr> <td>06 Gestión Ambiental</td> <td>69,29</td> </tr> <tr> <td>07 Gestión Social</td> <td>77,17</td> </tr> <tr> <td>08 Gestión Predial</td> <td>78,83</td> </tr> </tbody> </table>	Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO	01 Gestión Administrativa	80,63	02 Gestión Técnica	80,13	03 Gestión Financiera	78,50	04 Gestión Jurídica	70,50	05 Gestión de Aforo y Recaudo	73,52	06 Gestión Ambiental	69,29	07 Gestión Social	77,17	08 Gestión Predial	78,83
Componente	Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO																	
01 Gestión Administrativa	80,63																	
02 Gestión Técnica	80,13																	
03 Gestión Financiera	78,50																	
04 Gestión Jurídica	70,50																	
05 Gestión de Aforo y Recaudo	73,52																	
06 Gestión Ambiental	69,29																	
07 Gestión Social	77,17																	
08 Gestión Predial	78,83																	
<table border="1"> <tr> <td>Promedio General =</td> <td>76,07</td> </tr> </table>	Promedio General =	76,07																
Promedio General =	76,07																	

Para el diligenciamiento de la matriz de evaluación de desempeño se realizó la revisión del cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría y las buenas prácticas que ha llevado a cabo, se evaluó el desempeño e idoneidad del personal responsable de cada área, se tuvo en cuenta la inspección realizada durante el recorrido del corredor vial y la posterior verificación documental.

De los resultados de las matrices de evaluación de desempeño se puede establecer un paralelo de cada componente, con el fin de evidenciar las mejoras que han presentado tanto la interventoría como la supervisión durante el tiempo transcurrido desde febrero de 2014; lo anterior demuestra que se han tenido en cuenta los lineamientos dados por la metodología del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" como eje fundamental de la vigilancia y control que ejercen las empresas de Interventoría durante el desarrollo de los proyectos de concesión.

Con el fin de lograr mejoras en la prestación del servicio de la Interventoría y poder obtener una calificación muy alta, se recomienda realizar un plan de acción con relación a los puntos que obtuvieron mala calificación.

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 → se debe diligenciar el EVC-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 10 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico , para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada durante los días 14, 15 y 16 de octubre de 2015, la Interventoría Consorcio Infraestructura Vial realizó una presentación del estado actual del proyecto, lo cual se pudo corroborar con la revisión que se efectuó a los controles que ha implementado en cada uno de los componentes que hacen parte del contrato de interventoría asociado al contrato de concesión No. 849 de 1995.

A continuación se presenta una descripción de los componentes que se evaluaron para conocer el desempeño de la Interventoría:

1. **Administrativo:** Este componente involucra como parte fundamental el establecimiento de la incorporación de un sistema de coordinación y comunicación con el concesionario y con la ANI que garanticen el correcto funcionamiento de las actividades que desarrolla la Interventoría, para lo anterior se requiere la adecuada implementación de un sistema de gestión de calidad que conlleven a la eficiencia en la entrega y archivo de información, digitalización de correspondencia y documentación relevante del proyecto, recepción y revisión de informes. Durante la revisión de este componente se evalúa la entrega de los informes conforme a la periodicidad requerida en el contrato, teniendo en cuenta la importancia de la oportunidad de las respuestas dadas a las solicitudes realizadas por la ANI para alcanzar el éxito del proyecto.
2. **Social:** Este componente permite verificar el cumplimiento de leyes relacionadas con la atención al usuario, para lo cual se realiza seguimiento a las actuaciones realizadas por la Interventoría para la verificación del trámite que da el concesionario a PQR'S de las comunidades con respecto al manejo social del proyecto, consultas previas, entre otras.
3. **Técnico:** Este componente 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 de la 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 fílmicos 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.

Teniendo en cuenta las obligaciones contractuales de la Interventoría y las buenas prácticas implementadas por la misma, se realizó la evaluación a cada uno de los componentes según la valoración dada por la auditora de la OCI derivada del desempeño demostrado por el personal de la Interventoría y la verificación de los documentos de soporte que se revisaron en las oficinas del Consorcio Infraestructura Vial.

A continuación se presenta el resultado de la evaluación generada por la auditoría realizada en el mes de octubre de 2015:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

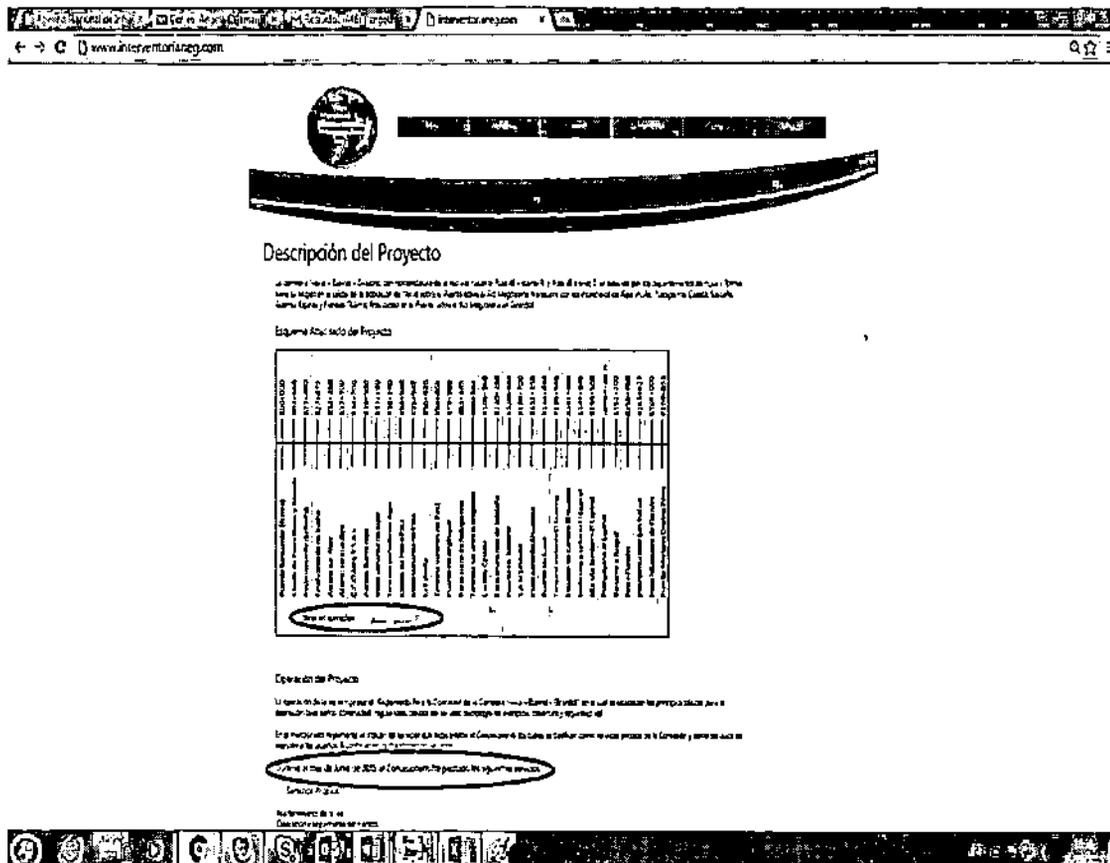
Calificación Obtenida: 80.63

Los resultados de la calificación obtenida a los ítems evaluados del componente administrativo, denotan un desempeño muy alto, derivado de la coherencia encontrada con el sistema de aseguramiento de la calidad, el contrato de interventoría, documentos que rigen el marco normativo de la operación y mantenimiento de la concesión y lo ejecutado en las diferentes áreas

del consorcio. Se pudo constatar que cuentan con un equipo interdisciplinario que garantiza el cumplimiento de los parámetros exigidos por la Agencia para el adecuado ejercicio de las funciones de vigilancia y control que deben realizar.

Las oficinas que se tienen en el municipio de Aipe (Departamento del Huila) y en el municipio del Guamo (Departamento del Tolima) cumplen con los equipos requeridos para la correcta ejecución de las actividades propias de la interventoría, adicionalmente se encuentran ubicadas estratégicamente con el fin de tener un control oportuno en cada frente del proyecto. La oficina que se tiene en la ciudad de Bogotá permite el manejo y revisión permanente de las actividades concernientes a los componentes jurídicos y financieros, por su ubicación genera facilidad en los procesos de comunicación efectiva entre la ANI y la Interventoría.

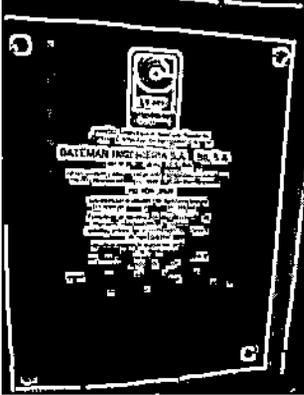
Ilustración 2. Página web de la interventoría



Se corroboró que la Interventoría ha realizado un manejo adecuado y oportuno en cuanto a los requerimientos y exigencias realizadas al concesionario, adicionalmente es muy importante destacar la oportunidad en las respuestas y acompañamiento que la Interventoría ha dado a la ANI en cuanto a las observaciones efectuadas por los Entes de control.

Se evidencia desactualización de la página web de la interventoría, lo cual es claro teniendo en cuenta que se presenta información del mes de junio de 2015. Lo anterior puede generar falta de credibilidad y confusión a los ciudadanos y/o usuarios que consulten el estado e información actual del proyecto.

Las camionetas que utiliza la interventoría para los recorridos de obra y actividades de inspección rutinaria tienen los logos de la ANI, también se cumple con la identificación adecuada en las oficinas.

Foto 5. Equipos de la Interventoría	Foto 6. Certificado de calidad ISO 9001
	
Camioneta con logos de la ANI.	Certificado vigente publicado en la oficina del Guamo (fecha de vencimiento: 29/04/2017).

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 80.13

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de operación y mantenimiento, control en peajes, control en básculas, medición de estado del corredor, seguimiento a la auditoría de seguridad vial y diligenciamiento de formatos para la reversión del proyecto.

En la evaluación de este componente se evidenció el acompañamiento que los especialistas que asesoran a la Interventoría han aportado a la ANI durante el desarrollo de los tribunales de arbitramento; adicionalmente se destaca la gestión del Consorcio Infraestructura Vial quien ha liderado la realización de los inventarios y la descripción técnica de las infraestructuras y los bienes en los formatos que ha revisado la supervisión, lo cual permite agilizar los trámites teniendo en cuenta que el Concesionario ha realizado acompañamiento y la información está siendo avalada conjuntamente.

La Interventoría ha realizado un buen seguimiento al estado del pavimento a lo largo del corredor vial, el proyecto siempre ha estado por encima de la calificación contractual exigida para el índice

de estado, sin embargo, la Interventoría y la Supervisión han solicitado al concesionario puntualizar el mantenimiento de la infraestructura vial, después de la realización periódica de la medición del índice de estado, en los tramos en los cuales ha tenido calificaciones de algunos índices por debajo de 4.0, sin que ello haya afectado el resultado global.

Pese a que no se ha presentado riesgo para la operación de la vía, el concesionario ha realizado mantenimientos puntuales a fin de minimizar los daños, como es el caso de sellos de fisuras, o en su defecto realizar reparaciones en los tramos que así lo requieran. En la foto No. 10 donde se observan grietas en la berma se procede a excavar para repararlas y se conforma nuevamente la estructura del pavimento.

Foto 7. Estado de bermas	Foto 8. Reparación de carpeta asfáltica por fisuras
	
Sello de fisuras Tramo Aipe - Natagaima	Punteo para la posterior demarcación debido a que el parcheo fue reciente.
Foto 9. Variante Natagaima	Foto 10. Rehabilitación del pavimento en Variante de Natagaima
	
Tramo sin demarcación.	Señalización horizontal y pasos de peatones para mejorar la seguridad vial

En la inspección realizada al funcionamiento de las casetas de peaje y áreas de servicio, se pudo verificar el cumplimiento en el diligenciamiento de los libros y formatos y las adecuadas instalaciones de la infraestructura de las casetas.

Foto 11. Estado de demarcación



Señalización horizontal Neiva - Aipe

Foto 12. Báscula de pesaje



Instalaciones de la báscula de pesaje Neiva

El Centro de Control Operacional C.C.O. localizado en jurisdicción del municipio de Aipe, dispone de equipos de comunicación consistentes en teléfonos fijos y celulares; cuenta con el apoyo de una grúa, una ambulancia para Traslado Asistencial Básico (TAB) y un carro taller para atender los eventos que se presenten.

Foto 13. Centro de control Operacional



Señalización del C.C.O. en Aipe

Foto 14. Centro de control operacional



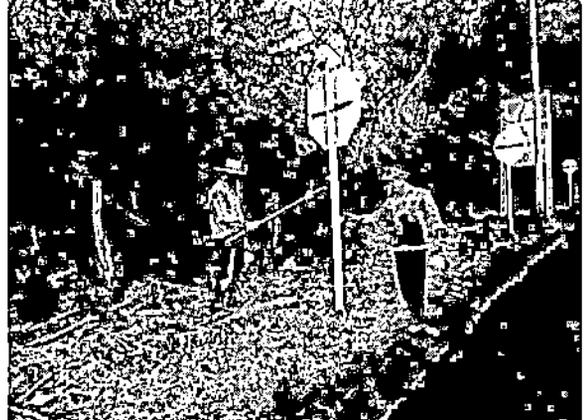
Ambulancia TAB

Foto 15. Elementos de la ambulancia (TAB)	Foto 16. Equipos para atención de eventos
	
Cumplimiento de requerimientos para primeros auxilios	Carro taller disponible para atención de eventos

Se revisó el Centro de Servicios de Atención al Usuario (C.A.U.) ubicado en la jurisdicción del municipio de Aipe y el Centro de Servicios de Atención al Usuario (C.A.U.) ubicado en la jurisdicción del municipio de Saldaña, los cuales cuentan con los servicios de baño, teléfono y cafetería. Se pudo constatar la adecuada prestación del servicio y el buen estado en que se encuentran las instalaciones.

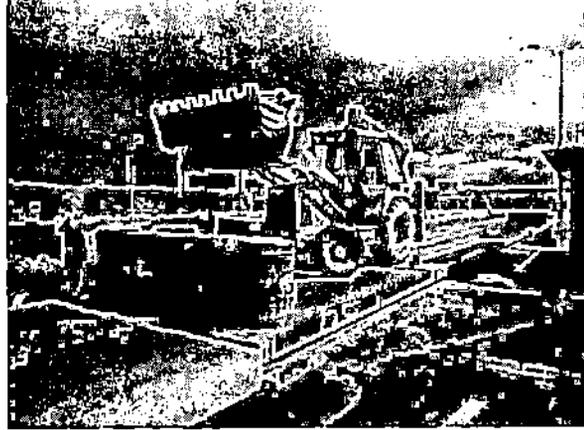
Foto 17. Centro de Servicios de Atención al Usuario	Foto 18. Centro de Servicios de Atención al Usuario
	
C.A.U. localizado en Aipe	C.A.U. localizado en Saldaña

Se sugiere revisar las condiciones de limpieza y señalización en la estación de Peaje El Patá, teniendo en cuenta que se evidenció desgaste en la pintura reflectiva de la señalización horizontal.

Foto 19. Estación de Peaje El Patá	Foto 20. Estación de Peaje El Patá
	
Mantenimiento rutinario (Pintura en la señalización vertical)	Deficiente señalización vertical, desgaste en la pintura reflectiva

En términos generales la concesión cuenta con vías en buen estado y con señalización vertical adecuada; se puede mejorar la demarcación sobre el pavimento, principalmente en intersecciones y estaciones de peaje.

Se pudo constatar que se tuvieron en cuenta las recomendaciones dadas por la auditoría de seguridad vial, en cuanto a la instalación de amortiguadores de impacto en los extremos de las islas de los peajes y el refuerzo de la demarcación sobre el pavimento con tachas reflectivas en las líneas de borde y centrales, principalmente en curvas y en rectas muy largas.

Foto 21. Báscula de pesaje Flandes	Foto 22. Señalización de la Variante Espinal
	
Procedimiento para calibración.	Variante Espinal

Durante la auditoría se evidenció cumplimiento del concesionario en cuanto a los equipos para atención de primeros auxilios en el proyecto; sin embargo, durante la revisión efectuada en la

oficina de la interventoría ubicada en el Municipio del Guamo, se detectó incumplimiento por la falta de implementación de camilla, punto de encuentro, extintor y botiquín.

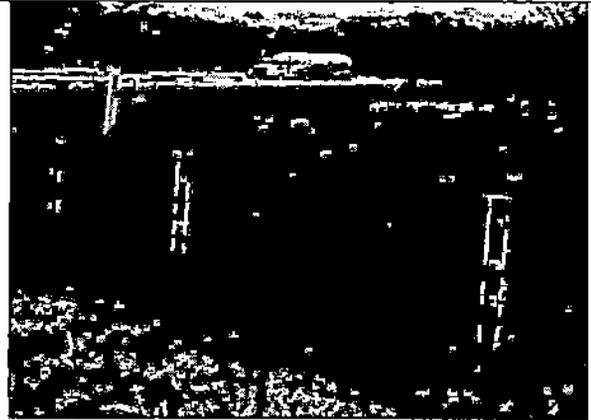
7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

Calificación obtenida: 69.29

Durante la revisión documental y las reuniones efectuadas con motivo de la auditoría, se destaca el seguimiento que ha realizado la Interventoría para el monitoreo del componente ambiental, teniendo evidencia del cumplimiento de los requerimientos de las licencias ambientales, las cuales llevan implícitos todos los permisos, autorizaciones y concesiones de carácter ambiental para la construcción, desarrollo y operación de la obra o actividad.

Durante la revisión documental realizada por la auditoría, se pudo constatar que el día 10 de septiembre de 2015 se realizó visita en campo a la Planta de Triturados ubicada en la abscisa K128+000 con el acompañamiento de representantes de la Alcaldía del Guamo, CSS Constructores y la Interventoría con el fin de verificar las actividades que realiza la empresa Agregados Nacionales sobre el derecho de vía, específicamente contaminación con partículas finas por la entrada y salida de vehículos pesados, daño de carpeta asfáltica por la falta de carriles de aceleración y desaceleración, construcción de terraplenes y muro de cerramiento sin los debidos permisos, tala de árboles de la zona de carretera sin permiso y rellenando con material la zona ocasionando conflicto con los drenajes existentes.

Al momento de la auditoría no se ha recibido respuesta por parte de la Alcaldía, por lo tanto escalarán la situación a la Procuraduría.

Foto 23. Variante Guamo	Foto 24. Planta de triturados existente
	
Cerco instalado para la protección de humedales.	Muro de cerramiento construido sin permisos.

Se resalta el acompañamiento que ha realizado la interventoría al proceso consultivo que se adelanta con la comunidad indígena de la Luisa etnia Pijao. Lo cual ha sido un gran apoyo para las reuniones que ha sostenido la ANI con el gobernador y la comunidad con el fin de explicar el sistema que se implemente para el manejo del presupuesto que se destine a la ejecución de las medidas de manejo ambiental firmadas en acta de protocolización de acuerdos del 24 de julio de 2015 con la comunidad La Luisa en el Municipio del Guamo. Se requiere con urgencia la definición por parte de la ANI de la forma en que se manejarán los recursos para el cumplimiento de los acuerdos firmados con la comunidad.

En la variante Espinal se encuentra pendiente la caracterización del predio donde posiblemente se realizará la compensación forestal; sin embargo, la Interventoría ha realizado seguimiento a los trámites que se encuentran en curso.

7.1.4 Desempeño del componente Financiero

Calificación obtenida: 78.50

Como resultado de la auditoría se deduce que el proyecto en su alcance básico ha tenido un desarrollo de acuerdo a lo propuesto en el contrato de concesión No. 0849 de 1995, con salvedad de las novedades de tiempo presentadas en el inicio y terminación de las diferentes etapas del proyecto con relación a las inicialmente pactadas, hechos que son objeto de revisión e inclusión en la actualización de la ingeniería básica, para la determinación de la fecha de reversión del contrato.

Tabla 14. Fechas iniciales y actuales del contrato de concesión

etapas	contrato 0849 de 1995 - Inicial (dd/mm/aa)	modificatorio del 17 de abril de 1998 - Actual (dd/mm/aa)
Firma contrato	Jul. 19 de 1995	
Iniciación etapa de diseño	Nov 20 de 1995	Nov 20 de 1995
Iniciación etapa construcción	May 20 de 1996	Ene 20 de 1997
Iniciación etapa operación	Ago 20 de 1997	Jul 20 de 1998
Fecha de reversión	Jun 20 de 2014	Jun 20 de 2016
Plazo de la Concesión, meses	223	246
Plazo transcurrido, meses	181	181

Producto de la revisión del informe de interventoría correspondiente al mes de septiembre de 2015, se encuentra una normal estructura financiera del proyecto, acorde a la causación del gasto y el margen operacional es acorde a los movimientos y rendimientos del periodo.

Teniendo en cuenta las revisiones financieras tanto en comité de fiducia como en los estados financieros de la concesión, es evidente la existencia de una adecuada liquidez dentro de la estructura financiera del fideicomiso, la cual es garante de las obligaciones del proyecto.

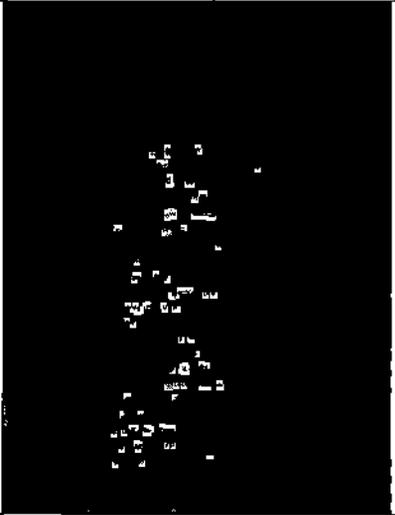
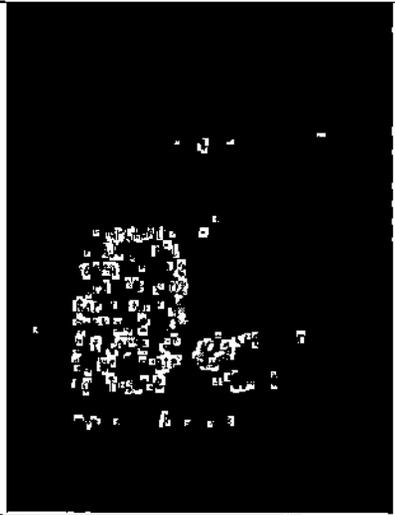
7.1.5 Desempeño del componente Aforo y Recaudo

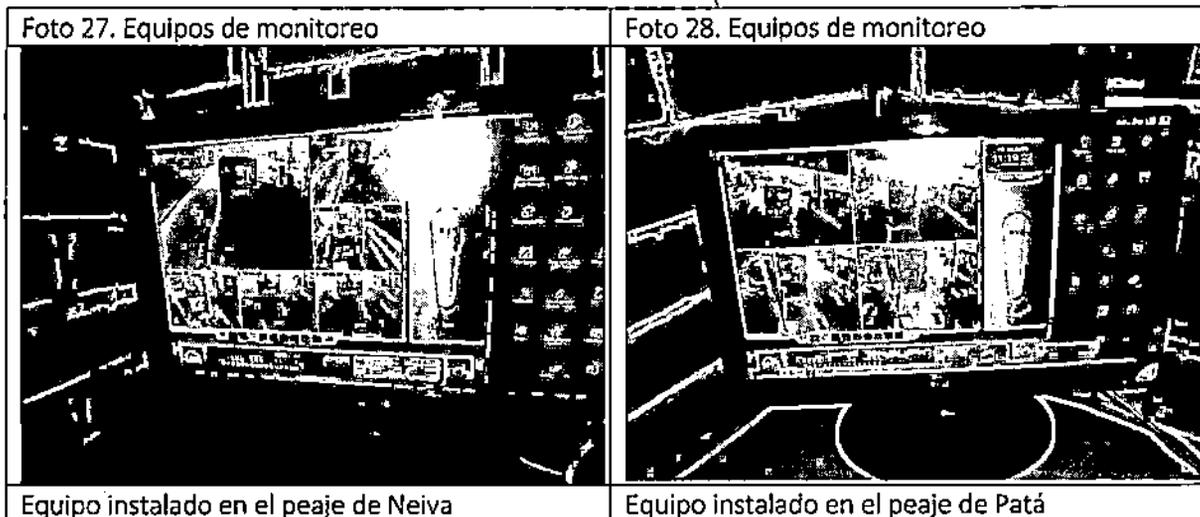
Calificación obtenida: 73.52

La Interventoría presenta fortalezas con relación al seguimiento remoto a las estaciones de peaje, certificación de tráficos vehiculares, realización de auditorías a los sistemas de tráfico y recaudo y la verificación y evaluación de la información producida por las aplicaciones, software y sistemas de información, para comprobar que éstas sean confiables, completas y oportunas.

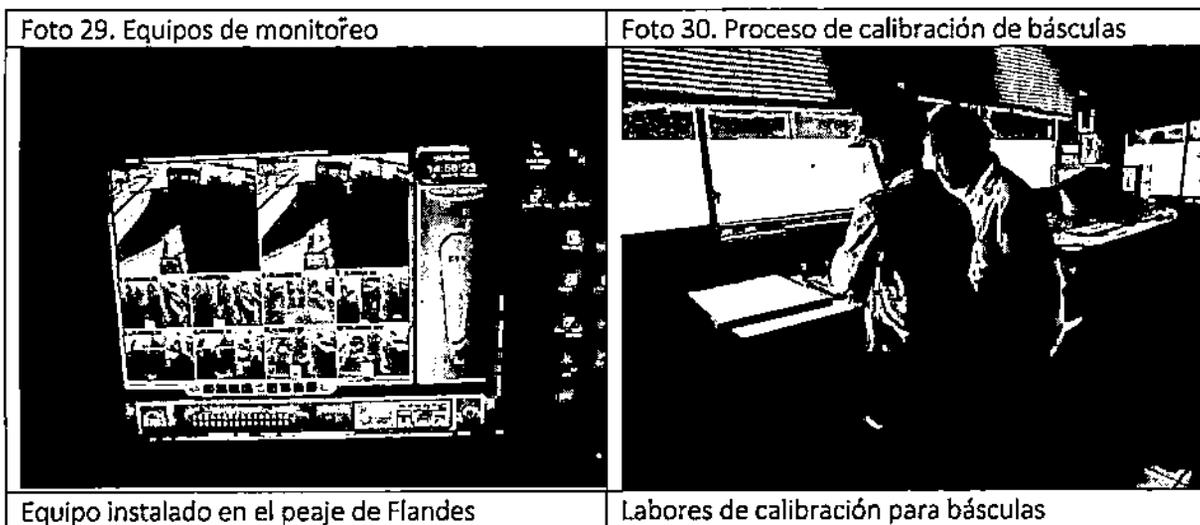
Para los vehículos exentos por ley 787 de 2002, o con tarifa 1 Especial del Peaje, según resolución ministerial, se verifica su asignación o vigencia. (No utilizan lectores de código de barras para las tarjetas o Chips, instalados en los parabrisas de los vehículos puesto que los equipos están obsoletos, su identificación se realiza sobre la base de datos de beneficiarios de tarifa especial en los peajes de Neiva y Flandes y frente al listado emitido por el INVIAS, de vehículos ley 787 .

Durante la auditoría se evidenció que no existen los lectores de código de barras en las estaciones de peaje de la Concesión, lo que hace manual la operación de validación. Se recomienda la consecución de estos equipos, para no incurrir en errores de validación, que pueden generar riesgo de fraude.

Foto 25. Tiquetes de pesaje	Foto 26. Tiquete de peaje Neiva
	
<p>Registro de sobrepeso en estación de Pesaje Neiva.</p>	<p>Copia de registro de tiquete entregada por el concesionario en el Peaje Neiva.</p>



Para la básculas de pesaje se encontró una no conformidad teniendo en cuenta que la calibración de las mismas debía estar vigente desde el 20 de septiembre de 2015 y el concesionario no fundió la placa de la estación de pesaje sur en el peaje de Flandes antes del vencimiento del certificado, lo cual postergó el procedimiento para el mes de octubre de 2015. Sin embargo, se pudo constatar que la interventoría había realizado el requerimiento de la calibración oportunamente.



8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la

interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

8.1 No Conformidades

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

8.1.1 Para la Interventoría

1. Actualizar la información de la página web ya que se encuentra desactualizada y no brinda información relevante acorde a la realidad del proyecto.
2. Verificar los procedimientos para la implementación de camilla, puntos de encuentro, extintor, botiquín y todos los temas relacionados con seguridad industrial en la oficina ubicada en el Municipio del Guamo.

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

1. Complementar la información que se está gestionando para la reversión con la parte contable, teniendo en cuenta la importancia de reflejar el valor de las inversiones que se realiza en obras de infraestructura, propiedades de planta y equipo e intangibles.
2. Realizar un control muy detallado para garantizar que los parámetros evaluados para la determinación del índice de estado se encuentren cumpliendo para la fecha de la reversión (Junio de 2016).
3. Continuar realizando verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la concesión para el beneficio de los usuarios y en caso contrario documentar hasta el último momento las actuaciones que se generen para que la ANI tome los correctivos a tiempo.
4. Realizar acompañamiento a la ANI en los tribunales que se encuentran pendientes, con el fin de que al momento de la reversión se haya logrado solucionar las controversias que se encuentran en curso.

8.2.2 Para la Supervisión

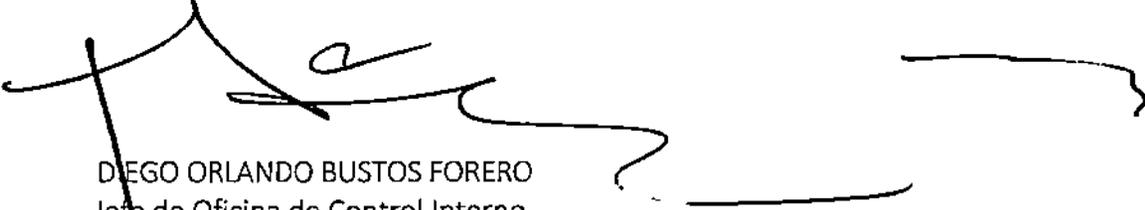
1. Junto con la interventoría continuar con la gestión que se está realizando para el trámite de los procesos tendientes a realizar la reversión de manera oportuna.

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 y financiero que viene realizando la interventoría al proyecto es determinante para su adecuada terminación y que se logre que la totalidad de los elementos y bienes directamente afectados a la Concesión pasen a ser propiedad de la entidad contratante.
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 propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de octubre de 2015 de 76.07 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60). Comparativamente con el resultado obtenido en febrero de 2014 lo supera levemente pero aún pueden implementarse mecanismos de mejora continua para la interventoría del proyecto.

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
 Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Ángela Cajamarca Rodríguez – Contratista Oficina de Control Interno.