

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Memorando No. 2015-102-012527-3  
Fecha: 29/10/2015 15:35:50->102  
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300  
Anexos: Informe (27 folios)



Bogotá D.C.

**PARA: ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**  
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:** Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Concesión Área Metropolitana de Cúcuta - AMC (PEI 57)

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 de concesión carretera, Concesión Área Metropolitana de Cúcuta - AMC (PEI 57), realizada los días 30 de septiembre, 1 y 2 de octubre de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,

  
**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe de Oficina de Control Interno

CC. Luis Eduardo Gutierrez Díaz – Gerente de Proyectos Carreteros 2  
Hector Julio Martínez Mejía – Supervisor del Proyecto

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno.

Anexo: Informe (27 folios)

Nro Borrador: 2015 102002 3A17.

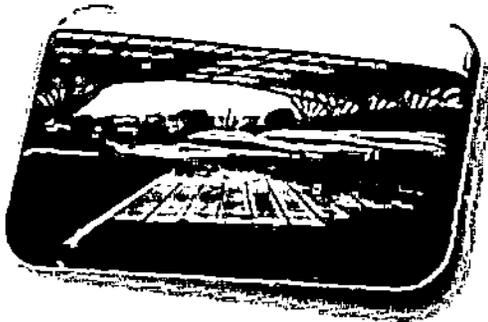
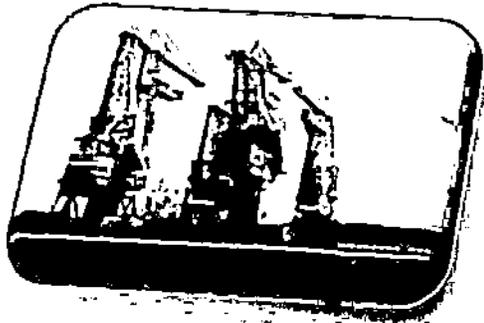


Agencia Nacional de  
Infraestructura



# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto carretero Concesión Área Metropolitana de Cúcuta (PEI 57)

# 2015



## CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
2. ALCANCE .....	6
2.1. Componentes Analizados.....	6
2.2. Información de Contratos.....	7
3. METODOLOGÍA .....	8
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	10
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	11
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	18
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría .....	18
6.2 Descripción del proyecto a auditar .....	20
6.3 Temas abordados de manera específica:.....	25
6.3.1 Particularidades de una concesión urbana con una estructura rural.....	25
6.3.2 Injerencias del Fondo de Adaptación en la operación del corredor Cúcuta – Pamplona 27	
6.3.3 Índice de Estado del corredor .....	28
6.3.4 Nuevo proyecto Cúcuta – Pamplona de tercera ola de concesiones 4G.....	30
6.3.5 Acuerdos conciliatorios 2 y 3 para el avance del proyecto. ....	32
6.3.6 Obras enmarcadas en el otro sí 10.....	33
6.3.7 Dificultad de los trabajos en la zona Tíbu – El Tarra.....	35
6.3.8 Aumento de la tarifa de peajes La Parada y El Escobal programada para el 2015-2016	36
6.4 Consideraciones principales de la auditoría.....	37
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED.....	38
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	38
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	40
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	42
7.1.2 Desempeño del componente técnico .....	44
7.1.3 Desempeño del componente ambiental.....	47
7.1.4 Desempeño del componente predial.....	48
7.1.5 Desempeño del componente financiero.....	49
7.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo .....	50

8.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	51
8.1	No Conformidades .....	51
8.1.1	Para la Interventoría .....	51
8.1.2	Para la supervisión .....	52
8.2	Recomendaciones .....	52
8.2.1	Para la Interventoría .....	52
8.2.2	Para la Supervisión .....	53
8.3	Buenas prácticas y observaciones .....	54

### INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Datos de los contratistas evaluados .....	7
Tabla 2	– Plazos estimados para la Concesión .....	7
Tabla 3	– Datos asociados a la conformación de la Concesionaria San Simón S.A. ....	8
Tabla 4.	Datos asociados a la Firma Interventora.....	8
Tabla 5.	Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....	8
Tabla 6.	Antecedentes informes Contraloría General de la República .....	11
Tabla 7.	Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	11
Tabla 8.	Relación de Observaciones PMP y su avance .....	12
Tabla 9.	Temas programados de auditoría .....	18
Tabla 10.	Descripción de tramos del proyecto .....	20
Tabla11.	Índice de estado de septiembre de 2014.....	29
Tabla12.	Índice de estado de Julio de 2015.....	29
Tabla 13.	Resultados de calificación MED de septiembre de 2013.....	34
Tabla 14.	Resultados de calificación MED de octubre de 2015 .....	35

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Vista general del proyecto AMC.....	22
Ilustración 2.	Vista general del proyecto Iniciativa Pública Pamplona - Cúcuta.....	31

## INTRODUCCIÓN

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

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 reevaluación de los planes establecidos y en la Introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (...)”*

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

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

<sup>1</sup> 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.

Es importante resaltar que ante la situación acontecida en los meses de junio y julio donde la frontera con el país vecino de Venezuela fue cerrada, la zona de influencia de este proyecto se viene afectando drásticamente; sin embargo, el Gobierno Nacional a través de las diferentes entidades ha estado al frente de las calamidades generadas por este cierre fronterizo y ha decidido impulsar la región con proyectos de infraestructura que permitan dar mayor conectividad tanto a la ciudad de Cúcuta como al departamento de Norte de Santander; en virtud de esto se han definido dos proyectos de gran envergadura que hacen parte de la tercera ola de concesiones del programa 4G de concesiones viales adelantada por el Gobierno Nacional, las cuales son la Doble Calzada Cúcuta-Pamplona y el corredor Pamplona-Bucaramanga.

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 3 de septiembre de 2015, solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 20151020102873 del 4 de septiembre; por otro lado, mediante correo del 23 de septiembre de 2015 y oficio No. 20151020223731 del 24 de septiembre 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 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 el plan 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 al proyecto evidenciando 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,

Área Metropolitana de Cúcuta y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Vial Norte de Santander.

- 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 septiembre 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 Concesionaria San Simón S.A., tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Vial Norte de Santander en virtud del contrato 034 de 2014; 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; sin embargo, no es a la misma interventoría (la primera evaluación se llevó a cabo en Septiembre de 2013 la interventoría que se encontraba en ese momento era el Consorcio SCLV), lo cual si bien permite ver una comparación, esta no representa un comportamiento referido a un mismo actor, pero si un análisis de recomendaciones planteadas al proyecto en su momento y adelantadas por la ANI para mejorarlas.

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

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- Criterios de evaluación matriz MED (Matriz de Evaluación de desempeño) para los modos: Carretero, aeroportuario y férreo.

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Guía 2 buenas prácticas de interventoría (sept 2015)
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link Intranet y Control Interno/Documentos.

## 2.2. Información de Contratos

*Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados*

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión social, gestión ambiental, financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del proyecto de concesión vial "Área Metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander"	No. 006 de 2007	Concesionaria San Simón S.A.
Interventor	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio-ambiental y socio-predial del Contrato de Concesión N° 006 de 2007, "Proyecto Área Metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander"	No. 034 de 2014	Consorcio Vial Norte Santander
Supervisor	Profesional de contrato por prestación de servicios.		Ing. Hector Julio Martínez Mejía

*Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión*

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de Suscripción	02 de Agosto de 2007
Fecha de Terminación Estimada	02 de Agosto de 2026
Fecha Acta de Inicio	02 de Agosto de 2007
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	19
Inicio de la Etapa de Preconstrucción	02 de Agosto de 2007
Iniciación etapa de Construcción	02 de Agosto de 2008*
Iniciación etapa Operación y Mantenimiento	02 de Agosto de 2012*

\*Fechas inicialmente previstas en el Contrato 006 de 2007

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

La composición de la concesión carretera, para el proyecto Área Metropolitana de Cúcuta se presenta a continuación:

*Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesionaria San Simón S.A.*

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Pavimentos Colombia S.A.	20%
	Constructora Colpatría	15%
	Latinco S.A.	10%
	Mincivil S.A.	10%
	Oddico	10%
	Topco	10%
	Termotécnica Coindustrial	10%
	Constructora San Isidro	5%
	HB S.A.	5%
Codesa S.A.	5%	
	<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>

*Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora*

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio Vial Norte Santander
Representante Legal	Francisco Javier Daza Tovar
Valor inicial del Contrato	\$ 3.956.639.360
<b>Total</b>	<b>\$ 3.956.639.360</b>
Tiempo	24 meses
Fecha de Inicio del Contrato	18 de marzo de 2014
Fecha de terminación del Contrato	18 de marzo de 2016

Fuente: Información del contrato de Interventoría y acta de inicio allegado por la supervisión.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
DIS SAS	60%
Edinter SAS	30%
Jasen Consultores SAS	10%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

### 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.

Se resalta en éste punto la información allegada por la supervisión e interventoría ya que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; la auditoría se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico al corredor vial, aun cuando las obras representan un porcentaje bajo, son determinantes en la culminación del proyecto. Se verificó 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 03 de septiembre de 2015 y memorando interno del 04 de septiembre generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Carretero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el supervisor del proyecto a auditar. La recepción de la información se dio el 08 de septiembre por medio magnético.

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

**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. (Actualizada al mes de Agosto)
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. (correspondientes al mes 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. (mes de julio y agosto)
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 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, en 15 de los 16 trayectos del proyecto, los alcances progresivos y verificando los 3 peajes que se tienen para dicha concesión, así como las 3 básculas de pesaje; se dio apoyo con material fotográfico y filmico aportado por la interventoría.

**Plan de mejoramiento interno:** 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. Se resalta que en la primera evaluación MED se realizó a la interventoría a cargo del Consorcio SCLV y la supervisión de su momento (Septiembre de 2013), para esta segunda medición se evidencia una interventoría diferente, asimismo como un nuevo supervisor técnico asignado.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 6, 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.<sup>2</sup>
- ✓ Ley 1150 de 2007, artículo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Decreto 734 de 2012, reglamentación del estatuto general de contratación.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 006 de 2007, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 034 de 2014)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.

<sup>2</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

## 5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Área Metropolitana de Cúcuta - AMC, generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría. Adicionalmente, es importante aclarar que el ingeniero Hector Martínez fue designado como supervisor del proyecto AMC desde el mes de agosto del año 2015 y no fue quien formuló las metas y cronogramas para el desarrollo del proyecto en el presente año.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que frente a los mismos se ha dado 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; los 7 hallazgos tienen 100% de completitud en sus unidades de medida.

De esta manera, queda pendiente la revisión de estos para que por parte de la comisión auditora de la Contraloría, se proceda a la verificación y cierre de los 7 hallazgos que se tienen con unidades de medida completas. En la tabla 6 se presenta un resumen sobre este particular.

*Tabla 6- Antecedentes informes Contraloría General de la República*

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	7	Plan de Mejoramiento Institucional	100%	100%

Se consultó ORFEO<sup>3</sup>; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

*Tabla 7- Antecedentes 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	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Visita de inspección técnica y operativa programada para el 23 y 24 de septiembre de 2015.	Ejecutada

<sup>3</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

<b>CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO</b>	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
--	---	-----------

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 Septiembre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

*Tabla 8-- Relación de Observaciones PMP y su avance*

No.	Descripción e identificación no conformidad real o potencial.	Observaciones	Avance %
<b>1685</b>	Interventoría: De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 4, ítem N°1 – Objetivos - literal (j) – Gestión de Riesgos, no se ha implantado por parte de la firma interventora un sistema dedicado a la identificación y previsión de los principales riesgos asociados con el Contrato de Concesión, que permita prever, organizar y realizar acciones frente a la posibilidad de materialización de riesgos y minimización de impactos.	Se tiene implementada matriz de riesgos asociada a la concesión, se llevó a cabo una vez se firmó el contrato 034 de 2014 como producto inicial del contrato de interventoría, se adelanta revisión permanente de los mismos.	100%
<b>1686</b>	Interventoría De acuerdo a lo estipulado en el Anexo 4, ítem 4.1.2.2 Funciones Generales, literal (b) – Área técnica, se debe realizar, documentar y anexar el seguimiento que se efectúa al equipo de control de calidad interno del Concesionario, el cual verifica las funciones de control de las actividades de los subcontratistas.	Se lleva a cabo control sobre el equipo de control de calidad del Concesionaria, en el cual se verifican las funciones de los contratistas; se ha hecho más estricto sobre todo para los procedimientos de trabajos en alturas en las construcciones que se vienen adelantando.	100%
<b>1687</b>	Interventoría Se debe solicitar usuario y clave para realizar la actualización de la página de SI-ANI.	La ANI decidió cambiar el SI-ANI por una plataforma de información denominada Project Online que actualmente se viene implementando en	50%

		<p>todos los proyectos de concesión que se tienen en la entidad, por lo cual ésta actualmente cursa etapa de consolidación de información que viene adelantando la interventoría junto con la supervisión.</p>	
<b>1688</b>	<p>Interventoría          Aunque la interventoría cuenta con una Pagina WEB propia <a href="http://www.silcasa.com">www.silcasa.com</a>, esta no cumple con todos los requisitos del contrato, esto ocasiona incumplimiento en todos los ítems de seguimiento que esta debe contar con el (link o enlace específico y único para el uso de la ANI en el cual la entidad pueda en cualquier momento, observar informes de toda índole y visualizar en video en tiempo real situaciones excepcionales que ocurran sobre el proyecto, tales como: accidentes con pérdidas humanas, desastres naturales, derrumbes de gran proporción, video, en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas, organizar por link cada trayecto y logos)</p>	<p>La actual interventoría Consorcio Vial Norte Santander cuenta con su respectiva página de internet, en la cual se encuentra la información referida al contrato de interventoría y de concesión, se verifican las cámaras funcionando en tiempo real, entre otros aspectos asociados.          Pendiente que el nuevo supervisor tenga clave de acceso a la información bloqueada.</p>	<b>80%</b>
<b>1689</b>	<p>Interventoría          Se debe requerir al concesionario para que cumpla con el tipo de valla informativa estipulada para este gobierno, de acuerdo a la resolución N°3335 de agosto 23 de 2013.</p>	<p>De acuerdo a las vayas solicitadas actualmente para el proyecto estas cumplen con las disposiciones interpuestas por la ANI. Se encuentran ubicadas en los puntos de obra como Intersección Rumichaca, Puente sobre Rio Pamplonita, entre otras distribuidas a lo largo del proyecto, cuenta con el formato ANI dispuesto y los logos asociados.</p>	<b>100%</b>
<b>1690</b>	<p>Interventoría          Se debe realizar una revisión total de la boletería manual provista en las estaciones de peaje, a través de la cual se garantice el número impreso</p>	<p>No se dio información al respecto por parte de la supervisión ni de la interventoría.</p>	<b>0%</b>

	y existente por cada categoría.		
<b>1691</b>	<p>Interventoría</p> <p>Se debe anexar seguimiento al cumplimiento del ticket entregado a cada usuario verificando entre otros: NIT, nombre de estación de peaje, logo superintendencia, fecha y hora de cancelación, calidad de la impresión, teléfonos de ayuda, categoría, valor correspondiente, fondo de seguridad, código de barras, fecha de tránsito, logos y categoría de vehículo.</p>	<p>Se verifican los tickets entregados tanto en el peaje Los Acacios como en el peaje La Parada; se evidencian logos, nombre del peaje, NIT, contacto, categoría, entre otros; elementos necesarios y suficientes para los tickets impresos.</p>	<b>100%</b>
<b>1692</b>	<p>Interventoría</p> <p>Se encuentra pendiente por recibir algunas obras ya terminadas por el concesionario, como son las rehabilitaciones de tramo 8, y la segunda calzada Cúcuta Pamplona.</p>	<p>Aún está pendiente la culminación del tramo 8 por tema predios y en la segunda calzada Cúcuta-Pamplona hace falta la empedramiento de algunos taludes; de igual manera los índices de estado no cumplen lo dispuesto para el contrato de concesión por lo cual no se ha pasado a etapa de operación.</p>	<b>90%</b>
<b>1693</b>	<p>Interventoría</p> <p>No se presentó a la Agencia Nacional de infraestructura el plan de acción de las auditorías de seguridad vial para aprobación por parte de la Entidad. Es necesario precisar que ello se debió realizar dentro de los tres meses siguientes a partir de la firma del acta de inicio del contrato</p>	<p>Para la interventoría del contrato 034 de 2014, Consorcio Vial Norte Santander si se llevó a cabo plan de acción aprobado por la entidad.</p>	<b>100%</b>
<b>1694</b>	<p>Interventoría</p> <p>Aunque el contrato de interventoría finaliza el 15 de septiembre de 2013, se presenta incumplimiento en la presentación de las (3) Auditorías de seguridad vial así:  a. Al inicio del contrato de interventoría, segundo mes contado a partir del acta de inicio del citado contrato. (fue entregado con el informe mensual de diciembre mas no se evidencia en el informe).  b. Mitad del plazo del contrato de Interventoría</p>	<p>Para la interventoría del Consorcio Vías Norte Santander se evidencia presentación de dos de las tres auditorías de seguridad vial, queda pendiente la última a generarse una vez vaya a concluir el contrato.</p>	<b>80%</b>

	(No ha sido radicado). c. Tres meses antes de finalizar el plazo del contrato de interventoría. No se ha realizado la auditoria se encuentra pendiente legalizar la solicitud de fechas. (No se ha efectuado).	No se evidencia seguimiento a las recomendaciones planteadas en primera instancia.	
<b>1695</b>	Interventoría Se deben fortalecer los formatos de verificación de instalaciones físicas en estación de peaje, por parte de la Interventoría, para de esta forma verificar entre otros, la Motobomba y botiquín.	Se evidencian los controles realizados para la verificación de las estaciones de peaje, sin embargo en la estación Los Acacios se evidencia ciertas falencias tanto en infraestructura física como en software.	<b>50%</b>
<b>1696</b>	Interventoría Se cuentan con ciclorutas en el tramo 1 (2km de longitud aprox) y tramo 2 (500m de longitud aprox); se tiene dentro del contrato de concesión el término "amoblamiento" urbano y no es claro el mantenimiento que se le debe realizar a estas. Se debe requerir al concesionario para que preste la atención necesaria a esta infraestructura.	No se ha definido el mantenimiento para el amoblamiento toda vez que no ha sido precisado entre las partes.	<b>0%</b>
<b>1697</b>	Interventoría Dentro del seguimiento realizado a la revegetalización y/o reforestación, se evidenció que por falta de mantenimiento se extinguieron algunas compensaciones ya realizadas; se debe requerir al concesionario y empezar proceso de sanción de ser pertinente.	Se evidencia en varios puntos de los trayectos concesionados la ausencia de vegetación asociada a reforestación de taludes y zonas de impacto por movimientos de tierras. No se evidencia inicio sancionatorio.	<b>50%</b>
<b>1698</b>	Interventoría Dentro de la verificación que se realiza al recurso presupuestal en la Subcuenta de Predios, se evidenció que la subcuenta de Cúcuta Pamplona ha excedido en \$9.107.548.639. Se debe verificar la Subcuenta de Tibú el Tarra y del contrato básico.	Se lleva a cabo de forma paralela los gastos de los tramos Tibu-El Tarra, Puente sobre Río Pamplonita, Intersección Rumichaca, entre otras obras realizadas fuera del alcance básico del contrato de concesión, esto para establecer los recursos	<b>100%</b>

		asignados a cada particular y que sean controlados de manera independiente.	
1699	Interventoría Dentro de la verificación realizada a las casetas de peaje se deben incluir en los formatos: Delegación del servicio en el recaudo, relación de cada uno de los libros (registro de dineros personales, libro control de boletería manual, informe de evasores por turno, control de consignaciones interna, libro de novedades, control fondos de recambio, control dinero cajas menores) bien sea que se lleve en físico o por sistema, garantizando su adecuado diligenciamiento y stock,	No se evidenció implementación por parte de la interventoría.	
1700	Interventoría Se deben anexar los formatos que garanticen el adecuado seguimiento que se efectúa a la señalización temporal de obra.	Se evidencia formatos de seguimiento, basados en los PMT aprobados.	100%
1701	Interventoría Dentro de la verificación que se efectúa al índice de estado de la vía, se evidenció que la medición se encuentra por debajo de los estándares establecidos para este tipo de infraestructura, lo que ocasionaría el inicio de un proceso de disminución por incumplimiento.	Ya se tiene la disminución asociada a esta temática, se encuentra en discusión con miras a que se disuelva por medio de amigable componedor.	100%
1702	Supervisión Además de tener en cuenta las observaciones detectadas a la interventoría, para el ejercicio de las acciones a que haya lugar, se presentan las siguientes:  - De acuerdo a lo estipulado en la guía de interventoría y supervisión, se debe conceptuar y hacer seguimiento a la aplicación de los manuales de interventoría y supervisión. Se presenta observación sobre el cumplimiento del personal requerido y contractual, lo anterior debido a que algunos especialistas propios de la etapa de construcción, no se encontraban dentro del registro de nómina; lo anterior contraviene lo descrito en la sección 3.02 del capítulo III, del contrato de interventoría:	Se encuentra correctamente el personal asociado por parte de la interventoría con las hojas de vida aprobadas por ANI.  Está pendiente la definición y aprobación del nuevo Director de interventoría por la renuncia del Ingeniero actual. En espera de aprobación de la ANI el candidato presentado, Ing. Francisco Daza.	90%

	<ul style="list-style-type: none"> <li>· El Ingeniero Auxiliar 1, Carlos Arturo Landino, fue cambiado por Carlos Raúl Angarita; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante oficio radicado ANI Numero: 20134090236962 de agosto de 2012, y no se soportó aprobación del cambio.</li> <li>· La Ingeniera Auxiliar 2, Katerine Samboni Ordoñez, fue cambiada por Diana Lorena Sanchez; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante oficio radicado ANI Numero: 2013409º270292 de julio de 2013, y no se soportó aprobación del cambio.</li> <li>· El Laboratorista Auxiliar, Juan Gustavo Garcia, fue cambiado por William Lizcano; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante oficio radicado ANI Numero: 2013409º270292 de julio de 2013, y no se soportó aprobación del cambio.</li> <li>· El Inspector, Jesús Humberto Jaime, fue cambiado por Leonel Lopez; dicha solicitud de cambio fue solicitada por la Interventoría mediante oficio radicado ANI Numero: 20134090236962 de agosto de 2012, y no se soportó aprobación del cambio.</li> </ul>		
<b>1703</b>	<p>Supervisión</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· El Índice de Estado de la vía no se encuentra por encima de los estándares establecidos, ya que ningún tramo se encuentra por encima de 4.5 en su calificación.</li> </ul>	<p>Continua sin entrar en operación la vía a causa del índice de estado, este no corresponde a lo que establece el contrato de concesión por lo cual no se ha pasado a etapa de operación.</p> <p>Se están manejando por mesas de trabajo acercamientos para definir una posible amigable composición por este tema.</p>	0%
<b>1704</b>	<p>Supervisión</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· No se ha suscrito acta de inicio de etapa de operación</li> </ul>	Igual al punto anterior.	0%

<b>1705</b>	Supervisión · Realizar seguimiento a las observaciones planteadas por la interventoría mediante memorando interno N° 20134090150802 de abril 22 de 2013 Se Incluyó en cada uno de los Informes de Interventoría constancia del ajuste o desfase del Concesionario respecto del Plan de Obras durante la Fase de Construcción.	Esta recomendación no se ha evidenciado avance alguno, sin perjuicio de que la supervisión haya consolidado las memorias técnicas dejadas por la interventoría pasada y este consolidando las que debe dejar esta interventoría.	0%
<b>1706</b>	Supervisión Dentro de la vía Cúcuta- Pamplona, aunque se cuenta con sitios de disposición de sobrantes y materiales de excavación (Botaderos) autorizados, el concesionario utilizó uno no autorizado.	Se establece el incumplimiento respectivo, lo cual depara la sanción correspondiente.	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 23 de septiembre 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 30 de septiembre, 1 y 2 de octubre, a desarrollarse en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Cúcuta dando alcance a la presentación del programa "Incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado", realización de la evaluación MED y al día siguiente recorrido al proyecto.

Debido a dificultades logísticas en el traslado de los Auditores a la ciudad de Cúcuta, la agenda tuvo algunas variaciones para el cumplimiento de la programación planteada en virtud de los horarios más no del alcance definido.

Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

*Tabla 9. Temas programados para la Auditoría*

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	30/09/2015	2:00 p. m.
Presentación del programa "Incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado" se llevara a cabo por parte del Dr. Diego Bustos, Jefe de la	30/09/2015	2:30 p.m.

Oficina de Control Interno de la ANI		
Presentación resumen del proyecto por parte de la Interventoría	30/09/2015	03:30 p.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa y técnica.	01/10/2015	8:00 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Financiera, jurídica, predial, aforo y recaudo, ambiental y social.	01/10/2015	2:00 p.m.
Recorrido al Corredor Concesionado (por definir tramos)	02/10/2015	8:00 a.m.*
Reunión de cierre y conclusiones generales	02/10/2015	5:00 p.m.

*MED: Matriz de Evaluación de Desempeño*

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Vial Norte Santander en la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander; tal como fue programada la jornada 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 marzo de 2014 a septiembre de 2015.

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 personal de la interventoría radicados en la ciudad de Cúcuta y algunos de los integrantes del personal que trabajan en Bogotá.

Se llevó a cabo la presentación *“Incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado”* debido a que era la primera vez que se llevaba a cabo la medición MED en virtud de auditoría técnica al proyecto AMC en esta interventoría. Se contó con la participación del supervisor del proyecto quien también lleva poco tiempo al frente del mismo lo cual convirtió ésta en una oportunidad importante de contextualizar los alcances que espera la ANI tanto de interventores como de supervisores a fin de controlar y vigilar los proyectos que se vienen ejecutando.

Se llevó a cabo por parte de la Interventoría una presentación en la cual se desarrolló el avance general del proyecto de concesión, las mayores dificultades que se presentan en la actualidad y los avances generados en los últimos meses debido a acciones determinantes en el proyecto.

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

- Particularidades de una concesión urbana con una estructura rural.
- Injerencias del Fondo de Adaptación en la operación del corredor Cúcuta – Pamplona.
- Índice de estado (comparativo y bajo nivel)
- Nuevo proyecto Cúcuta – Pamplona de tercera ola de concesiones 4G
- Acuerdos conciliatorios 2 y 3 para el avance del proyecto.
- Obras enmarcadas en el otro si 10.
- Dificultad de los trabajos en la zona Tibu – El Tarra.
- Aumento de la tarifa de peajes La Parada y El Escobal programada para el 2015-2016

De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

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

## 6.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto de la concesión vial Área Metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander, está conformado inicialmente por dieciséis (16) tramos y tres (3) estaciones de peaje, con una longitud total, origen – destino aproximada para el alcance básico de 80.1km, comprendidos dentro del Área Metropolitana de Cúcuta. Mediante alcances progresivos y adicionales se han vinculados obras nuevas que aumentan la longitud concesionada.

El alcance y tramos que hacen parte del proyecto se describen en la tabla 10.

*Tabla 10 – Descripción de tramos del proyecto*

Tramo	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	COMENTARIOS
	Cantidades a Intervenir	Tipo de Intervención		
1	7.1 km	Mantenimiento	Avenida Libertadores	
2	14.4 km	Mantenimiento, Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción	Diagonal Santander, Autopista Atalaya, vía a El Zulia	
3	1.7 km	Construcción	Prolongación de la Av. Cero, desde la Redoma García Herreros hasta la Autopista Internacional hacia Villa del Rosario	
4	1 km	Construcción	intersección a desnivel de la Central de Transporte – Diagonal Santander	Suspendido por SITM según otro sí 7 y otro sí No. 10.
5	1.5 km	Mantenimiento	Vía Puerto Santander desde el anillo vial Occidental hasta donde se construirá el Puerto Terrestre	
6	0.5 km	Construcción	Nueva caizada adicional en el Puente Benito Hernández Bustos	Suspendido por SITM según otro si 7 y reactivada en el otrosí No. 10.
7	2.3 km	Rehabilitación y	Avenida Demetrio Mendoza – Vía Ureña	

		Mejoramiento		
8	23 km	Construcción	Anillo Vial Occidental	
9	8.6 km	Mejoramiento	A seis (6) carriles de la Autopista Internacional Cúcuta -- Puente Internacional Simón Bolívar y glorieta alargada de Villa del Rosario	Según otrosí No. 10 se elimina la construcción de los terceros carriles y la glorieta alargada.
10	0.5 km	Construcción	Intersección a desnivel Rumichaca.	Suspendido por SITM según otrosí No. 7 y reactivada en el otrosí No. 10.
11	2.4 km	Rehabilitación	Avenida 7ª desde la Autopista Internacional hasta la Calle 7ª de Villa del Rosario.	
12	2.8 km	Rehabilitación	Calle 7ª desde la Autopista Internacional hasta la Avenida 8ª de Villa del Rosario.	
13	2.4 km	Rehabilitación	Calle 4ª desde la Autopista Internacional hasta la Avenida 8ª de Villa del Rosario.	
14	8.5 km		Vía Cúcuta -- Los Patios	
15	0.6 km	Acceso	San Cayetano -- Vía salida Alto del Escorial.	
16	2.8 km	Mantenimiento	Avenida 7ª de Sevilla -- Vía el Aeropuerto.	
	16.1 km	Mantenimiento y Construcción a nivel de subbase	Tibú - El Tarra del K0+000 al K16+100	Adicional N° 1
	17 km	Mantenimiento y Construcción a nivel de subbase	Tibú - El Tarra del K16+100 al K33+000	Adicional N° 2
	1.1 km	Construcción	Puente Rojo y Accesos	Otro sí No. 1 al Adicional No. 2
		Construcción	Atención Puntos Críticos (53)	Alcance Progresivo (Otro sí No. 7)
	60.5 km	Mantenimiento	Mantenimiento periódico	Alcance Progresivo (Otro sí No. 7)
	10.7 km	Construcción	Segunda Calzada Cúcuta - Pamplona	Alcance Progresivo (Otro sí No. 7)
<b>Total</b>	<b>80.1 km*</b>			

\*Alcance Básico de los 16 tramos.

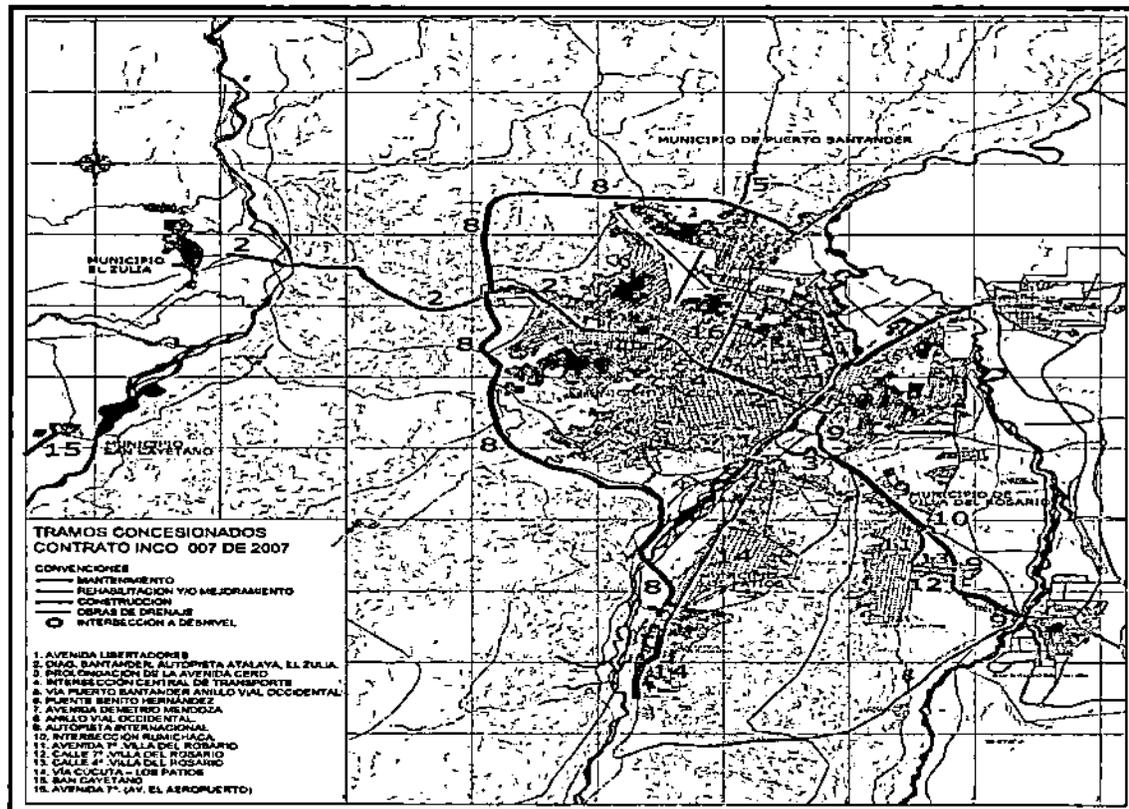
Fuente: Elaboración propia a partir de presentación realizada por el Consorcio Vial Norte Santander del 30 de Septiembre de 2015.

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de Construcción, Operación y Mantenimiento, atravesando el 90%<sup>4</sup> de ejecución física; sin embargo, el avance a la fecha está concentrado en 3 obras específicas que se reactivaron a partir del otro sí 10 generado en noviembre de 2014, estas van ligadas a la intersección Rumichaca, el puente sobre el Río Pamplonita, la ampliación del Puente Benito Hernandez, el Puente Rojo en el municipio de El Tarra y la culminación del Anillo Vial Occidental.

Este proyecto concesionado en el año 2007, ha enfrentado dificultades en temas específicos el cierre financiero del proyecto, los estándares para la operación de la vía y los diferentes alcances adicionales asignados al proyecto. Es importante resaltar para este particular que el proyecto contempla un gran porcentaje de ejecución en vías netamente urbanas las cuales se comportan de manera diferente a un proyecto de vías intermunicipales por el uso que cumplen las unas y las otras, esta particularidad se evidencia en el tratamiento que de forma diferente se debe llevar a cabo para este proyecto.

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

*Ilustración 1. Vista General del proyecto*



Fuente: Ficha técnica del proyecto. Agosto de 2015.

<sup>4</sup> Avance reportado en la Ficha del proyecto aportada por la supervisión para el mes de Agosto de 2015.

Se tiene un avance general del 90%, el estado del corredor evidencia un buen estado general con incidencia de manera importante de desgaste por ser una concesión de tipo urbana, en la cual temas como señalización, demarcación y limpieza se ven con cierta falencia en tramos específicos, aun cuando en la mayor parte de los tramos se evidencia personal de mantenimiento rutinario realizando labores de limpieza.

En los tramos más rurales o que circundan la ciudad de Cúcuta es evidente el cumplimiento de labores constructivas; sin embargo, en el tramo 8 evidencia falencias de señalización vertical en diferentes puntos, para la doble calzada Cúcuta – Pamplona es notoria la ausencia de vegetación como medida de protección de taludes lo cual precisa ciertos riesgos para los usuarios en una zona que mantiene desprendimientos de rocas aislados.

Foto 1. Estado general del corredor	Foto 2. Obras en ejecución
 <p>30/09/2015</p>	 <p>30/09/2015</p>
<p>Vista general tramo urbano</p>	<p>Actividades de mantenimiento rutinario vía Cucuta-Pamplona</p>

El proyecto cuenta con 3 acuerdos conciliatorios en los cuales se resalta lo logrado con el concesionario, el primero se dio en diciembre de 2013 el cual se enfocó en las obras a retomar, las obras suspendidas y sustituir otras obras acorde a prioridades del proyecto.

El segundo acuerdo de febrero de 2015 se enfocó en la realización y presupuestación de tres intersecciones necesarias para atender en virtud de la necesidad evidenciada en la operación del proyecto, estos costos serán asumidos en 50% por la ANI y 50% por el Concesionario, de la misma manera las labores ejecutadas referidas a traslados de redes realizadas en el tramo Tibu-El Tarra-Convención-La Mata en donde se tienen pendientes pagos por este particular, directamente el Concesionario exigirá al departamento del Norte de Santander el reembolso por dichas actividades exonerando a la ANI de ese cobro.

El tercer acuerdo dado en julio de 2015 se centra en levantar la disminución instaurada al concesionario por valor superior a \$2.000 millones de pesos por la no terminación de obras del tramo 9 del proyecto, se fijan unas mesas de trabajo a realizar por parte de la ANI y el Concesionario a fin de tasar el valor porcentual y absoluto de las obras pendientes al 21 de

diciembre de 2010 (la disminución inició en septiembre de 2010) sobre el particular en cuestión, esta mesa de trabajo actuara o hará las veces de amigable componedor para dirimir los valores a disminuir a lo cual posteriormente cancelará a la ANI.

Se adelantan mesas de trabajo para revisar la disminución referida al cumplimiento de índice de estado a lo largo de todos los tramos concesionados los cuales no cumplen con el descrito en el contrato de concesión, por tanto el proyecto no ha podido pasar a etapa de operación y como tal no cuenta con actas de recibo al concesionario; vale la pena resaltar que la última medición realizada por la interventoría da valores muy menores a los establecidos en el contrato y en ningún caso ha alcanzado los valores de referencia para su recibo, por el contrario se evidencia una disminución paulatina a lo largo de las mediciones realizadas por las diferentes interventorías.

En noviembre de 2014 se da el otro sí 10 el cual reactiva de manera importante el proyecto, debido a que prevé un reinicio de las labores asociadas a la intersección Rumichaca (Tramo 10) y la construcción de la calzada adicional del puente Benito Hernandez (Tramo 6), también se resalta la exclusión de los terceros carriles de la diagonal Santander, la glorieta alargada de Villa del Rosario y los terceros carriles del sector de la parada. La intersección a desnivel de la central de transporte diagonal Santander podrá ser reactivada de acuerdo a la priorización de obras que precise la Universidad Nacional y el Área Metropolitana de Cúcuta en virtud de la implementación de SITM.

En diciembre de 2014 y julio de 2015 se suscriben los otro sí 11 y 12 los cuales desafectan tramos de la concesión; el primero desafectando 550m del tramo 2 como consecuencia de la realización por parte del municipio de la ejecución de un puente vehicular a realizarse en dicha zona y el posterior otro sí evidencia la desafectación del tramo Cúcuta-Pamplona incluida la doble calzada por incidencia del proyecto de la tercera ola de concesiones viales 4G que adelanta la ANI, la cual concesionará el tramo completo Cúcuta – Pamplona para llevarlo a doble calzada de manera completa; se resalta en este otro sí que el peaje de Los Acacios seguirá estando a cargo de la Concesionaria San Simón en virtud de la necesidad que requiere el proyecto de éste por el equilibrio financiero del proyecto.

La coyuntura actual que tiene el proyecto por cuenta del cierre de frontera con el vecino país de Venezuela ha afectado de manera directa al proyecto y a la situación misma que vive la región y la ciudad, de esta manera se ha castigado en un gran porcentaje el ingreso por los peajes de La Parada (en la Avenida Internacional) que conduce de San Antonio del Táchira, Venezuela, hacia Cúcuta y El Escobal que conduce a Ureña, Venezuela, con Cúcuta.

Se resalta de igual manera, los trabajos que se vienen propiciando para el incremento de las tarifas de dos de los tres peajes, específicamente los cercanos a la frontera; sin perjuicio de la situación actual, desde hace varios años se ha previsto un ajuste en la tarifa de estos que está condicionado a unos parámetros de cumplimiento que no ha dado la concesión, entre ellos la operación de los diferentes tramos de la vía que no se han recibido por no cumplir el índice de estado dispuesto en el contrato de concesión. Se espera que hacia el mes de octubre se sigan llevando a cabo diferentes mesas de trabajo con los actores influyentes en el proyecto para plantear los escenarios y/o

alternativas dispuestas por el Concesionario, definiendo así un incremento en las tarifas de los peajes tal como se disponía desde hace varios años.

Este quizás es uno de los puntos fundamentales a llevar a cabo en el proyecto, para poder solventar parte de los problemas financieros este ajuste es determinante ya que no es sostenible dado el bajo ingreso que aportan los peajes fronterizos y que por tráfico podrían subsanar los déficit presupuestales presentados a lo largo de la ejecución del proyecto; el aumento paulatino de estas tarifas o la inclusión de categorización de las mismas sumado a diferentes estrategias de implementación a largo plazo, darán la compensación tarifaria que hoy en día tiene que aplicarse anualmente al proyecto como garantía del subsidio tarifario generado por el gobierno.

Es claro que la zona de frontera tiene una economía basada en ambas naciones; sin embargo, los aportes para soportar un proyecto de este tipo son definitivos a fin de poder continuar prestando un servicio a manera de concesión en las vías más importantes de la ciudad de Cúcuta y del paso fronterizo.

De la misma manera al ser un proyecto condicionado a su terminación por ingreso esperado o por años, un aumento tarifario evidenciaría una terminación más anticipada a lo previsto actualmente que según índices de crecimiento de tráfico evidencian terminación hacia el año 2024.

### 6.3 Temas abordados de manera específica:

#### 6.3.1 Particularidades de una concesión urbana con una estructura rural

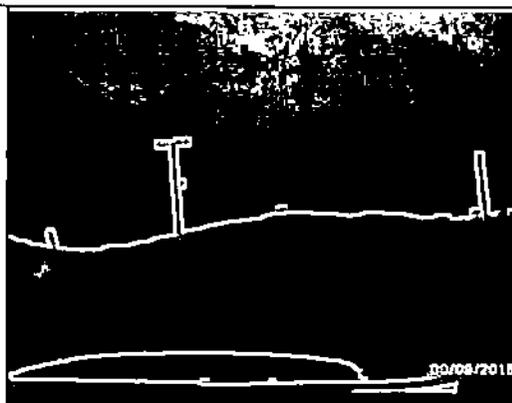
El proyecto de concesión carretera Área Metropolitana de Cúcuta que se suscribió en el año 2007 con la Concesionaria San Simón S.A. fue basado en una estructuración de tipo interurbana que no compadece la realidad del proyecto y el modelo de concesiones urbanas a las cuales hay que prever factores adicionales para la ejecución del mismo. A continuación se mencionan algunos de los aspectos que fueron objeto de evidencia durante la Auditoría y que deben tenerse en cuenta en la Agencia para próximas concesiones que sean en su mayoría de tipo urbanas.

Para una concesión de tipo urbana los **mantenimientos** deben enfocarse de manera distinta y los parámetros de cumplimiento son en cierta medida más exigentes, esto debido a los tráficos que se proyectan en una vía para su construcción, rehabilitación y posterior mantenimiento; es así que si bien es permitido plantear unos parámetros de cumplimiento altos para pasar a etapas de operación en cada tramo, esto debe verse reflejado claramente en los modelos financieros planteados en la estructuración del proyecto y posterior ejecución. Actualmente vemos como los parámetros de operación exigidos si bien son altos y acordes a lo que debe ser una vía concesionada no se han podido cumplir en la actualidad (índice de estado) lo que precisa un probable menor valor estimado para dar cumplimiento a estas exigencias previstas inicialmente.

Foto 3. Mantenimiento	Foto 4. Postes SOS urbanos
	
Mantenimiento a realizar en las vías urbanas. Villa del Rosario.	Postes que se encuentran en las vías urbanas y son poco o casi nada eficientes.

En una concesión de tipo urbana, resulta no eficiente la colocación de postes SOS en áreas urbanas y transitables, el concepto de ubicación de postes SOS en las concesiones resalta la poco probable comunicación en un determinado lugar del proyecto sobre cualquier tipo de novedad en la vía y para este caso este particular no aplica, en gran parte de los tramos que involucra la concesión se trata de vías principales de la ciudad de Cúcuta donde este servicio no se utiliza y carece de fundamento; sin embargo, sitios más distantes y perimetrales como en el Anillo Vial de Occidente sí son factibles de involucrar este tipo de sistemas mas no en todo el proyecto.

Durante el recorrido de auditoría, se precisó por parte de la interventoría la intermitencia que tienen algunos tramos de la vía por cuenta de que los tramos concesionados no contempla muchos de los puentes vehiculares que conectan las vías de manera lineal, lo cual incide en una adecuada transitabilidad para los usuarios, encontrando una vía en buen estado (concesionada) frente a un puente vehicular en regular y/o mal estado (a cargo del municipio). Una concesión de tipo urbano no puede concebir tramos de este estilo ya que la comodidad y el nivel de servicio solicitado por un usuario es ajeno a estas particularidades y el perjudicado será este.

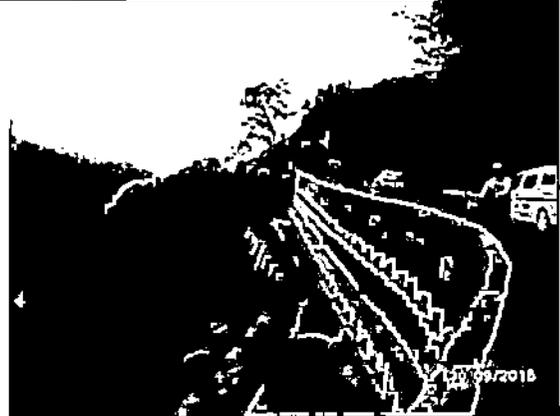
Foto 5. Intermitencia de tramos	Foto 6. Cambio drástico en puentes
	
Faltante en el tramo 8	Puente asociado a mantenimiento por parte del municipio de Cúcuta.

Si bien este proyecto se estructuró y concibió hacia el año 2007, es importante resaltar las enseñanzas que enmarcan la ejecución que se ha venido dando y proporciona elementos de juicio a tener en cuenta en próximos proyectos de concesión carreteros que involucren de manera importante el paso por ciudades de tal magnitud, donde las condiciones técnicas y operativas cambian sustancialmente.

### 6.3.2 Injerencias del Fondo de Adaptación en la operación del corredor Cúcuta – Pamplona

Mediante el otro sí 5 de diciembre de 2008 se activa el alcance progresivo de actividades asociadas al tramo Cúcuta – Pamplona y se establece el mantenimiento rutinario a realizar en dicho corredor, posteriormente en julio del 2010 se suscribe el otro sí 7 donde se involucra el restablecimiento de algunos puntos críticos del tramo Cúcuta – Pamplona causados por la ola invernal que enfrentó el país durante 2010-2011; sin embargo, los alcances previstos en este otro sí superaron las cantidades estimadas por lo cual fue necesario acudir al Fondo de Adaptación quienes bajo recursos propios pudieran atender dichos puntos los cuales hoy en día aún siguen en ejecución por la cantidad y particularidad de las obras a acometer, en gran medida de contención de taludes, muros de contención para evitar deslizamientos de la banca y medidas de protección del eje vial.

Estas obras son de total necesidad para la transitabilidad del corredor, dada la importancia de esta vía en la conectividad del departamento de Norte de Santander con Santander y el centro del país; por esta razón la asignación de labores de mantenimiento rutinario únicamente que establece el otro sí 5 y ratifica el otro sí 7, no compadecen la necesidad de este corredor vial en materia de mantenimiento preventivo y correctivo del mismo.

Foto 7. Obras del Fondo de Adaptación	Foto 8. Obras del Fondo de Adaptación
	
<p>Vía Cúcuta- Pamplona, muro de contención y estabilización</p>	<p>Colocación de material granular en calzada derecha, vía Cucuta-Pamplona</p>

Se avanza en la vía Cúcuta-Pamplona, con una inversión de \$155 mil millones por parte del Fondo de Adaptación en obras contratadas con el mismo concesionario. La primera fase de las obras se entregó en Julio de 2014 y la totalidad del proyecto finalizará en Junio de 2015. A pesar de la entrega programada para 2015, aun está pendiente de culminación para principio de 2016. Fueron alrededor de 50 puntos críticos los que afectaron el corredor y están ad portas de su terminación.

A pesar de que se han llevado a cabo las obras para la reparación de estos sitios puntuales, el corredor de 70km de longitud requiere de un mantenimiento correctivo a nivel de estructura de pavimento, señalización y demarcación que denota ausencia a lo largo del mismo, los mantenimientos rutinarios realizados por la concesión no son suficientes para el adecuado estado de la vía.

Es por esto que la ANI a través del programa 4G de concesiones viales tiene prevista para la tercera ola de concesiones a contratarse el proyecto de doble calzada Cúcuta – Pamplona el cual mediante otro sí 12 de julio de 2015 desafectó este corredor para ser entregado al nuevo concesionario una vez sea adjudicada la obra a finales de 2015 o comienzos de 2016. Este otro sí prevé la entrega del corredor al nuevo concesionario mas no la operación e ingreso del peaje Los Acacios la cual es la fuente de financiación y equilibrio económico del proyecto AMC.

Fuente: <http://sitio.fondoadaptacion.gov.co/index.php/comunicados-de-prrensa-2014/416-en-norte-de-santander-avanza-la-reconstruccion>

### 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 determinar que tan bien mantiene el concesionario la vía no solo físicamente sino también en temas complementarios a esta.

El informe de índice de estado analizado por la auditoria fue el realizado en septiembre de 2014 y el presentado en julio de 2015, este es muy claro en sus resultados y presentan una realidad del corredor que genera gran preocupación. Los indicadores presentados por la interventoría tanto en septiembre de 2014 como en julio de 2015 arrojan un resultado promedio de 3.78 en 2014 y 3.60 en 2015, lo que denota un total incumplimiento acorde a lo dispuesto en el Apéndice B, capítulo 3 del contrato de concesión 006 de 2007, en el cual se define que para la entrada de operación de cada tramo debe ser mínimo de 4.5, valor completamente lejano a lo que arrojan los informes aportados por interventoría en la evaluación que hace semestralmente.

Tabla11. Índice de estado de septiembre de 2014

Tramo 1 - AVENIDA LIBERTADORES	3.9 - 3.7
Tramo 2 - DIAGONAL SANTANDER	3.6 - 3.5 - 3.8
Tramo 3 - PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA 0	3.8 - 3.8
Tramo 5 - VÍA A PUERTO SANTANDER	3.6
Tramo 7 AVENIDA DEMETRIO MENDOZA	4.2 - 4.4
Tramo 8 - ANILLO VIAL OCCIDENTAL	3.8
Tramo 9 - AUTOPISTA INTERNACIONAL	3.6 - 3.9
Tramo 11 - AVENIDA SEPTIMA VILLA DEL ROSARIO	3.9
Tramo 12 - CALLE 7 VILLA DEL ROSARIO	3.2
Tramo 13 - CALLE 4 VILLA DEL ROSARIO	3.5
Tramo 14 - VÍA CÚCUTA - LOS PATIOS	3.6 - 4.2
Tramo 15 - ACCESO A SAN CAYETANO	3.5
Tramo 16 - AVENIDA SEPTIMA	3.8 - 4.1 - 3.8 - 3.9

CD: Calzada derecha, CI: Calzada Izquierda, CU: Calzada Urbana. Tramo 16 (CDE, CDI, CIE, CII)

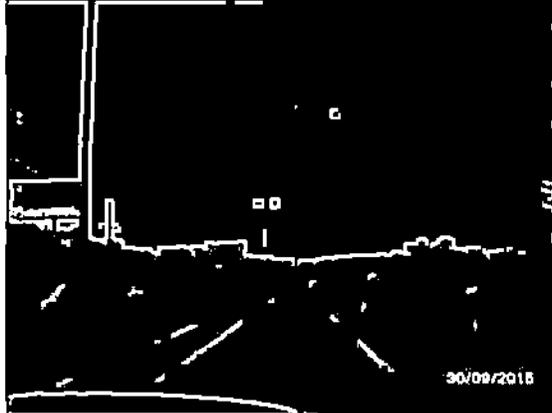
Fuente: Informe Índice de estado presentado por la interventoría en septiembre de 2014

Tabla12. Índice de estado de Julio de 2015

TRAMO	INDICE DE ESTADO
Tramo 1 AVENIDA LIBERTADORES	3.8
Tramo 2 DIAGONAL SANTANDER	3.6
Tramo 3 PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA 0	3.7
Tramo 5 VÍA A PUERTO SANTANDER	3.9
Tramo 7 AVENIDA DEMETRIO MENDOZA	4.0
Tramo 8 ANILLO VIAL OCCIDENTAL	3.9
Tramo 9 AUTOPISTA INTERNACIONAL	3.5
Tramo 11 AVENIDA SEPTIMA VILLA DEL ROSARIO	3.5
Tramo 12 CALLE 7 VILLA DEL ROSARIO	3.2
Tramo 13 CALLE 4 VILLA DEL ROSARIO	2.5
Tramo 14 VÍA CÚCUTA- LOS PATIOS	3.7
Tramo 15 ACCESO A SAN CAYETANO	4.0
Tramo 16 AVENIDA SEPTIMA	3.6

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

De esta manera no es posible que los tramos terminados aparentemente pasen a etapa de operación y con ello las consideraciones que esto implica, en este sentido se tienen retenidos recursos por el incumplimiento del concesionario al respecto, y no es viable de ninguna manera levantar dicha medida. Es preocupante que 11 de los 14 tramos se encuentren con valores menores a 4.0 y también que 1 de estos se encuentre con un valor inferior a 3, considerado como muy mal estado para ser una vía concesionada.

Foto 9. Estado general de la vía concesionada	Foto 10. Estado general de la vía concesionada
	
Estado de la vía en el tramo 9, Autopista Internacional.	Estado de la vía en el tramo 3

Es preocupante ver los valores que arroja esta medición que a fin de cuentas evidencia la operación a tener por parte de los diferentes tramos de la vía y denota niveles de servicios que no corresponden a lo que se quiere desde la entidad. Las recomendaciones de la interventoría, sumadas a un programa de mantenimiento acorde pueden llevar a cambios positivos a fin de cumplir los estándares solicitados.

Vale la pena resaltar en este particular el análisis presentado por la interventoría en el mes de junio mediante radicado 20154090330032 en el cual se da una posición de la interventoría referida a la reclamación de la concesión (solicitud de amigable composición) por cuenta de la controversia surgida por la imposibilidad de llegar al índice de estado fijado en el contrato de concesión 006 de 2007. Este será un tema determinante para la concesión por cuenta de las inversiones que deba hacer el concesionario para llegar a satisfacer el índice solicitado y estipulado en el contrato, para lo cual se puedan recibir los tramos que ya están culminados en cuanto a obras por ejecutar, de la misma manera poder llegar a disponer de los recursos que se vienen reteniendo los cuales suman más de \$20.000 millones de pesos.

En este particular es importante recalcar que a los contratos de la ANI de tercera generación de concesiones se les viene revisando este tema de manera muy particular ya que pocos de estos cumplen con el índice de estado estipulado para pasar a etapa de operación.

#### 6.3.4 Nuevo proyecto Cúcuta – Pamplona de tercera ola de concesiones 4G

El proyecto de iniciativa pública perteneciente a la tercera ola de concesiones del programa 4G denominado Pamplona – Cúcuta permitirá una conectividad entre el departamento de Norte de Santander con el centro del país y la zona de frontera se realizará con una inversión de \$1,2 billones y tendrá una longitud de 62 kilómetros.

Este proyecto contempla la construcción de 47,25 kilómetros de segunda Calzada, 4 kilómetros más de Calzada sencilla y además de 6 túneles de 4,4 kilómetros, una variante, 44 puentes y dos

intercambiadores a nivel. Con Cúcuta-Pamplona se aumentarán las especificaciones técnicas y de diseño, con la construcción de túneles, segundas calzadas, puentes y viaductos, lo que permitirá mayores oportunidades de intercambio comercial entre ambas naciones. El ahorro promedio en tiempo para un vehículo y un camión sería aproximadamente 35 minutos y 20 minutos, respectivamente.<sup>5</sup>

Ilustración 2. Vista general del proyecto Iniciativa Pública Pamplona



El inicio del este proyecto será de gran importancia para la región, sin embargo, este solo podrá dar inicio una vez terminen las obras que viene realizando el fondo de adaptación, de igual manera es determinante anotar que el peaje Los Acacios que está ubicado a las afueras de Cúcuta en la vía hacia Pamplona seguirá estando a cargo de la Concesionaria San Simón, esto incidirá en la operación del corredor y debe articularse de una forma muy adecuada para garantizar niveles de servicios acordes para los usuarios.

Foto 11. Tramo en doble calzada Cúcuta-Pamplona	Foto 12. Tramo de calzada sencilla Cúcuta - Pamplona
<p>30/09/2015</p>	<p>30/09/2015</p>
Estado actual del corredor.	Estado actual del corredor.

<sup>5</sup> Tomado de [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) y [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co)

La interventoría del proyecto puede llevar a cabo a manera de asesoría hacia la ANI un diagnóstico de este tramo de vía con unas recomendaciones generales sobre lo que ha sido la operación de este tramo y las mayores dificultades detectadas hasta el momento.

El proyecto establece dos nuevos peajes en cercanías del municipio de Pamplona, la estación de peaje "Variante Pamplona" actuará de manera conjunta con la estación de peaje "Pamplonita". El usuario que pague la tarifa de la estación de peaje "Variante Pamplona" y pase posteriormente, dentro del mismo día calendario, por la estación de peaje "Pamplonita", no tendrá que pagar el segundo peaje. Igualmente el usuario que pague la tarifa de la estación de peaje "Pamplonita" y pase posteriormente, dentro del mismo día calendario, por la estación de peaje "Variante Pamplona" no tendrá que pagar el segundo peaje.<sup>6</sup>

Siendo estos 2 peajes los únicos establecidos en el proyecto y con un cobro único por sentido, dependiendo de la circulación del usuario; se estima que prácticamente el proyecto en un principio será financiado por este particular fuera de los aportes de capex; el peaje Los Acacios seguirá perteneciendo a la concesión AMC hasta que esta haga reversión hacia el año 2024 establecido en el otro sí 12 suscrito en julio de 2015, lo cual puede considerarse un riesgo financiero a tener en cuenta para el cierre financiero dados los aportes a realizarse inicialmente para el proyecto. Es preciso indicar que la concesión AMC tuvo un problema de estimación financiera inicial que solo pudo subsanarse al asociar el peaje Los Acacios para contrarrestar el desequilibrio económico en el segundo año de la concesión, lo cual debe evaluarse que no pueda volver a suceder.

### 6.3.5 Acuerdos conciliatorios 2 y 3 para el avance del proyecto.

Los acuerdos conciliatorios suscritos en el proyecto han permitido dar avances en el mismo antes de llegar a instancias que dilatan la ejecución de diferentes actividades necesarias para este; por tanto en febrero de 2015 con la suscripción del acuerdo conciliatorio 2 se establecen las necesidades para la realización de las 3 intersecciones que en este momento resultan necesarias para mejorar la movilidad y seguridad de los tramos 3 y 9, 2 y 8 y 5 y 8. Igualmente se definen los recursos con los cuales se llevaran a cabo estas para la ejecución de las mismas en un tiempo no mayor a 24 meses.

Para el acuerdo conciliatorio 3 se acuerda conminar la disminución establecida al concesionario por cuenta del incumplimiento en la ejecución de obras asociadas al tramo 9 en el año 2010; sin embargo, esta conminación será dada una vez se establezca la tasación de los perjuicios causados por esa demora en la terminación de obras asociadas a ese tramo la cual fue superada en diciembre de 2010; la valoración de esta inconclusión en su tiempo de ejecución fijará el valor correspondiente a disminuir y el restante retenido será devuelto a la subcuenta principal del fideicomiso del proyecto.

Es necesario precisar que los acuerdos conciliatorios que den a lugar en los proyectos que lleve a cabo la Agencia guarden los siguientes criterios y premisas para mantener la indemnidad del

<sup>6</sup> Estudio de prefactibilidad, Proyecto Pamplona – Cúcuta. Cuarto de Datos, Octubre de 2015.

estado, para los eventuales próximos acuerdos que se lleguen a dar se pueda garantizar a favor del estado las siguientes premisas; ya sea en materia prejudicial, extrajudicial o judicial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 A de la Ley 23 de 1991, modificado por el artículo 73 de la Ley 446 de 1998, y cuyo párrafo fue derogado por el artículo 49 de la Ley 640 de 2001, además de la jurisprudencia del Concejo de Estado, se requiere la concurrencia de los siguientes presupuestos:

1. Que sea presentado oportunamente,
2. Que la acción ejercida por la parte convocante admite la conciliación,
3. Que no haya operado el fenómeno de la caducidad de la acción,
4. Que las partes estén debidamente representadas, tengan capacidad para conciliar y que se encuentre acreditada su legitimación en la causa,
5. Que por ser la Agencia Nacional de Infraestructura una entidad pública, la conciliación debe ser previamente aprobada por el Comité de Conciliación de la entidad estatal,
6. Que se cumpla con la intervención del Ministerio Público,
7. Que el acuerdo recaiga sobre derechos de contenido económico y de carácter particular,
8. Que el acuerdo no lesione el patrimonio público,
9. El acuerdo conciliatorio debe contar con las pruebas necesarias,
10. El acuerdo conciliatorio no puede implicar un abuso contra el particular,
11. El acuerdo conciliatorio no puede violar la Ley,
12. El acuerdo conciliatorio debe tener congruencia con las pretensiones de la demanda.

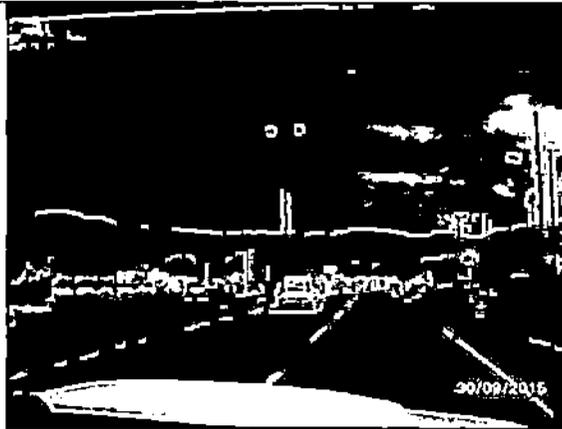
Debido a la amigable composición que se viene dando por el índice de estado hay que prever estas premisas que guardan los intereses del Estado.

### 6.3.6 Obras enmarcadas en el otro sí 10

El otro sí 10 dado en noviembre de 2014, reactiva 3 obras principales en el proyecto:

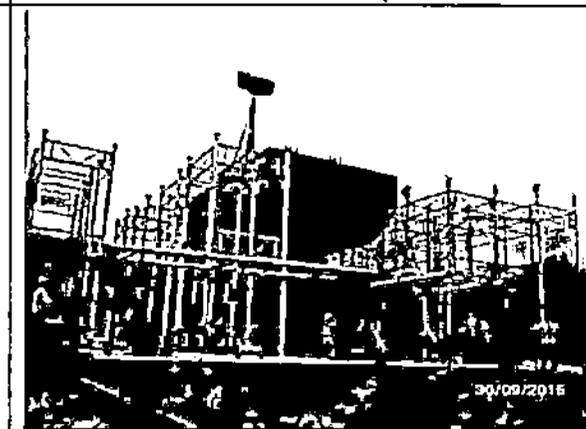
#### Intersección Rumichaca (Tramo 10)

Se evidencia la reactivación de obras en la intersección Rumichaca la cual será de gran importancia para la Autopista internacional, esta intersección a desnivel viene ejecutándose desde el mes de julio y avanza de manera significativa, se encuentra en un avance aproximado del 60%; ya se han llevado a cabo labores determinantes como el desvío de tráfico proveniente de la Autopista Internacional, adecuación del terreno con excavaciones a la cota base y se encuentra en fundición de placa de concreto. Se requiere por parte de la interventoría llevar a cabo una metodología más gráfica del avance de la obra por actividades y plasmada en un tipo de curva "s" que muestre una programación estimada de terminación de la obra, programado vs ejecutado.

Foto 13. Intersección Rumichaca	Foto 14. Intersección Rumichaca
	
Obras de desvío hacia la intersección.	Fundición de placa de concreto.

Estudios, diseño y construcción Puente Pamplonita (Tramo 8)

Para el Puente Pamplonita el cual es determinante en la continuación del tramo 8 avanza conforme a lo programado y se encuentra en un avance aproximado al 50%, se evidencia la construcción de los 2 estribos y las 3 pilas del puente las cuales están en proceso de montaje de estructura de soporte para el inicio de actividades de construcción mediante voladizos sucesivos previsto en el diseño constructivo del puente. Se requiere por parte de la interventoría implementar una metodología de seguimiento por cronograma a nivel de curva "s" como método de seguimiento al avance de esta obra en la cual sea de más fácil evidencia gráfica, e involucrarla en los informes mensuales.

Foto 15. Obras del Puente Pamplonita	Foto 16. Obras del Puente Pamplonita
	
Vista general del avance del puente.	Pila del puente terminada, inicio de colocación de estructura para armado de sistema de construcción por dovelas sucesivas.

Ampliación puente Benito Hernández (Tramo 6)

La ampliación del puente Benito Hernández es la obra que está más rezagada por cuenta de la interacción de 3 entidades, la ANI para construir el tercer carril, el INVIAS en la definición del contratista que lleve a cabo la construcción de los accesos y el municipio por cuenta del manejo de movilidad para llevar a cabo la intervención respectiva que requiere un manejo de tráfico influyente. Si bien el otro si precisa los estudios a nivel de detalle por parte del concesionario para posterior aprobación del presupuesto definitivo de la obra, se requiere una interacción muy coordinado entre las 3 partes a fin de llevar a cabo la obra en tiempos prudenciales que no abarque más de lo establecido en los análisis previos

Foto 17. Obras a realizarse, Puente Benito Hernández	Foto 18. Obras a realizarse, Puente Benito Hernández
	
Sitio donde se generara la adquisición predial.	Puente Actual, ampliación a tercer carril según lo previsto

**6.3.7 Dificultad de los trabajos en la zona Tibu – El Tarra.**

Mediante el otro si No 1 al adicional No 2 del proyecto en el cual se precisa la construcción del puente rojo sobre el río tarra, se puede evidenciar la dificultad de trabajos en la zona por cuenta de la seguridad referida a problemas de orden público. Esta zona presenta alta presencia de grupos al margen de la ley los cuales hacen más difícil llevar a cabo las diferentes actividades de ejecución de las obras previstas, los avances que se vienen dando respecto a la construcción del puente sobre el Río Rojo avanzan en un 55% aproximadamente.

<p>Foto 19. Accesos al Puente Rojo</p> 	<p>Foto 20. Pilas del Puente Rojo</p> 
<p>Corte de talud para acceso al puente.</p>	<p>Pila del puente, estructura central.</p>

Fuente: Presentación Interventoría 30 de Septiembre de 2015.

Es importante señalar que la interventoría lleve a cabo una metodología más gráfica y por actividades del avance del proyecto, ya que esta puede prever de una mejor manera los cronogramas de ejecución respecto a la programación prevista para la obra. Para el mes de marzo de 2016 debe quedar concluida la obra y habiéndose iniciado en septiembre de 2014 se puede inferir que el avance está muy ajustado para la terminación prevista, lo cual puede y debe justificarse mes a mes por la zona de influencia de la obra.

La variante ya se encuentra construida en un 95% y es definitiva para la conexión del puente con la población del El Tarra.

### 6.3.8 Aumento de la tarifa de peajes La Parada y El Escobal programada para el 2015-2016

Es claro que el proyecto ha tenido dificultades financieras desde su comienzo, por lo cual las tarifas de peajes asociadas a los puntos de frontera determinan una fuente de ingreso muy importante; sin embargo, por las condiciones de frontera y el paso constante de los vehículos livianos y de mayor peso se estimó bajo la resolución 4869 del 31 de octubre de 2006 y la resolución 4870 del 31 de Octubre de 2006 un cobro específico y diferencial por categorías teniendo en cuenta la condición de frontera, pero por injerencia de la comunidad y demás factores asociados al tráfico local donde circulan en gran medida vehículos de toda índole en inmediaciones del paso fronterizo y en repetidas ocasiones, se determinó un cobro tarifario general y unificado de \$2.000 que desde el año 2007 no ha sido incrementado, lo cual ha denotado un bajo ingreso al proyecto en contraste con el alto flujo vehicular que por allí circula, sobre todo en el peaje de La Parada sobre la Avenida Internacional.

Bajo este lineamiento y en pro de la mejora del proyecto además de la inversión de recursos necesarios para el mismo, se requiere de manera urgente un ajuste de las tarifas allí contempladas

para estos peajes, el incremento ha estado sujeto al cumplimiento de estado de operación de la vía, la entrega de los tramos en los índices de estado dados por el contrato de concesión, entre otras variables; si bien esto no se ha cumplido si es determinante poder hacer los incrementos respectivos con el fin de ajustar el déficit financiero que se ha dado por el no incremento tarifario.

Actualmente la ANI hace un aporte anual de alrededor de \$1000 millones de pesos para suplir estas tarifas diferenciales y como compromiso de garantizar un ingreso mínimo que de viabilidad al proyecto, denominado compensación tarifaria y dispuesta en el contrato 006 de 2007, por tanto desde hace varios meses mediante mesas de trabajo el concesionario lleva a cabo los mecanismo de implementación del ajuste a las tarifas de peajes La Parada y El Escobal, avanzando en diferentes etapas: de socialización, anuncios en medios, involucrando a los diferentes actores que inciden en el proyecto, autoridades locales, entre otros; sin embargo, aún no se ha dado el incremento que se tenía inicialmente pactado para el mes de julio.

Se resalta el apremio que viene realizando la interventoría para este efecto, ya que es determinante en el ajuste financiero del proyecto, se ha planteado que para mostrar la necesidad del incremento se puedan dar a conocer avances en las obras como las de la intersección a desnivel de Rumichaca la cual es muy cercana al peaje La Parada y esto pueda ser más manejable con la comunidad en pro de la no objeción del ajuste de las tarifas que se plantea. Para el mes de noviembre se espera hacer el ajuste respectivo de acuerdo a la estrategia que viene trabajando la concesión para este particular.

#### 6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Área Metropolitana de Cúcuta - AMC, 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.
- Enmarcar un motivado seguimiento a las obras a realizarse en el departamento de Norte de Santander por ser eje fundamental en el comercio exterior y fronterizo con la vecina República Bolivariana de Venezuela, dada la coyuntura de las relaciones binacionales que actualmente se presentan.
- 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 SVLV quien anteriormente llevaba a cabo la vigilancia y control al proyecto y la que actualmente hace la interventoría del mismo Consorcio Vial Norte de Santander, si bien no es comparable la actuación de una interventoría y la otra si puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento a la primera fueron trasladadas para una aplicación posterior a la interventoría que actualmente aborda el control del proyecto; en este sentido los resultados de las evaluaciones realizadas datan de los periodos de septiembre de 2013 y octubre de 2015.

Se realizó 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 el control asociado al proyecto ya que la interventoría y la supervisión han cambiado desde la anterior medición; sin perjuicio de esto se estima un mejoramiento presentado en las conclusiones dadas en este informe referidas en cada uno de los componentes y 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, las cuales 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 Vial Norte Santander para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 70.00 sobre 100, resultado global, realizada el mes de octubre de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en septiembre de 2013 al Consorcio SCLV:

Tabla 13. Resultados de calificación MED de septiembre de 2013

		Nombre Proyecto Concesión	Área Metropolitana de Cúcuta
		Nombre Interventoría del proyecto	Consortio SCLV
		No. Contrato Interventoría	080 de 2012
		Fecha de Evaluación	21 al 23 de Agosto de 2013
			
K2	Componente	Calificación de desempeño de Interventoría	
	01 Gestión Administrativa	72,46	
	02 Gestión Técnica	67,43	
	03 Gestión Financiera	62,62	
	04 Gestión Jurídica	62,80	
	05 Gestión de Aforo y Recaudo	60,64	
	06 Gestión Ambiental	60,60	
	07 Gestión Social	72,86	
	08 Gestión Predial	70,00	
<b>Promedio General =</b>		<b>66,98</b>	

La segunda medición se realizó en septiembre de 2015, al Consorcio Vial Norte Santander encontrando mejoras generales al control y vigilancia del proyecto dado en la calificación que se presenta a continuación:

Tabla 14. Resultados de calificación MED de octubre de 2015

		Nombre Proyecto Concesión	Área Metropolitana de Cúcuta - AMC
		Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Vial Norte Santander
		No. Contrato Interventoría	Contrato 004 de 2014
		Fecha de Evaluación	30 de Septiembre, 1 y 2 de Octubre de 2015
			
K1	Componente	Calificación de desempeño de Interventoría CARRETERO	
	01 Gestión Administrativa	68,68	
	02 Gestión Técnica	68,69	
	03 Gestión Financiera	70,50	
	04 Gestión Jurídica	66,33	
	05 Gestión de Aforo y Recaudo	70,28	
	06 Gestión Ambiental	74,50	
	07 Gestión Social	72,17	
	08 Gestión Predial	68,42	
<b>Promedio General =</b>		<b>70,00</b>	

Presenta una leve mejoría lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

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 periodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 13 y 14, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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 EVCIF-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para 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 [immeija@ani.gov.co](mailto:immeija@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 30 de septiembre, 1 y 2 de 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 006 de 2007.

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

- 1. Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. **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 octubre de 2015, así:

#### 7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

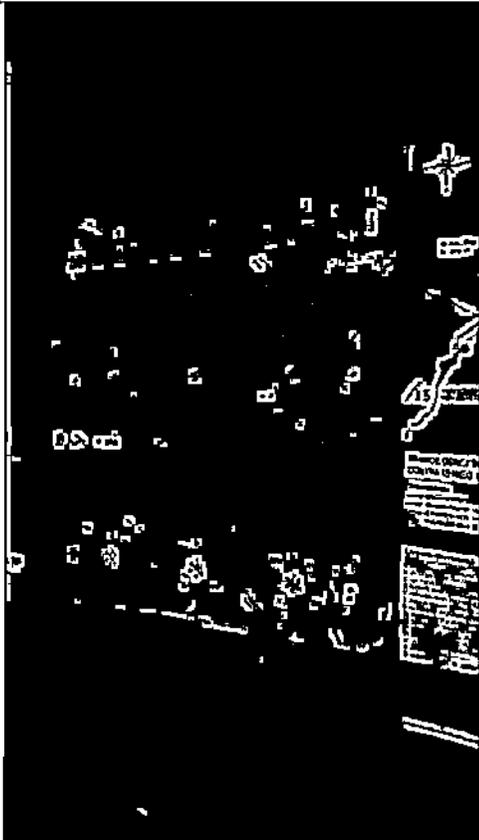
##### *Calificación Obtenida: 68.88*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos exigidos por la Agencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en el municipio la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar, debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor vial. Se tiene otra oficina en la ciudad de Bogotá para manejar los componentes financieros y jurídicos los cuales son de mayor movimiento en la capital del país.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, sin embargo, la organización y gestión documental evidenciada no precisa un fácil acceso a diferente información, los parámetros de clasificación y organización de tipo magnético son altamente vulnerables debido al tipo de almacenamiento tipo back up sin respaldo de un escalamiento a servidor tipo "nube" el cual hoy en día es la manera más precisa de almacenamiento y acceso desde cualquier computador de manera remota.

Ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario, tal es el caso de las evidencias y fundamentos con los cuales se determinó llegar a la decisión de iniciar diferentes disminuciones por incumplimientos contractuales, en este sentido cobra gran relevancia mantener los fundamentos de dichas disposiciones hasta tanto no se definan acciones contrarias como es el caso del índice de estado y las reclamaciones que viene realizando el concesionario al respecto.

Se evidencia una página web del concesionario con información importante acerca del proyecto, sin embargo para la revisión que hace la interventoría se le sugiere implementar un tipo de formato de validación de contenidos, pertinente a lo que viene sucediendo en el proyecto ya que actualmente no se lleva a cabo; esto permitirá dinamizar la socialización del proyecto debido a las etapas que actualmente atraviesa y son de importante aporte para conocimiento de los habitantes de la región, es así como el contenido noticioso y campañas que se implementan de cultura vial también pueden ser involucradas de manera actualizada.

<p>Foto 21. Oficina interventoría</p> 	<p>Foto 22. Vehículo debidamente identificados</p> 
<p>Cuadros de control de diseños.</p>	<p>Identificación con logos ANI y número de contrato.</p>

No es claro el inventario de la vía como se viene manejando, ya que se precisa más hacia un diagnóstico general del corredor concesionado, se precisa que la labor de inventario de la vía está dispuesta en el contrato de concesión y es de responsabilidad de la interventoría velar por el cumplimiento de mantener asociados los diferentes elementos a los cuales pertenece el proyecto. Se recomienda generar el inventario correspondiente.

Siendo un consorcio compuesto por 3 empresas, se evidencia el liderazgo y realización de toda la vigilancia y control por solo una de las tres empresas consorciadas, empresa DIS Ltda., si bien el propósito de un consorcio es aunar esfuerzos en pro de la realización de un proyecto dadas las facultades de cada uno, en este caso no se evidencia la participación de las empresas Jasen Consultores y Edinter, se recomienda involucrar a los demás actores en la adecuada realización del proyecto como propósito de las experticias aportadas en el momento de ser adjudicatarios de la interventoría de la concesión.

### 7.1.2 Desempeño del componente técnico

#### *Calificación obtenida: 68.89*

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

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 a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, como es el tema técnico básicamente en el componente estructural por las obras que se vienen realizando, de pavimentos por la discusión que se viene dando sobre el índice de estado y financiero por los acuerdos a los que se quiere llegar en temas de controversia, dada la incidencia de estos temas en los tramos pendientes por terminar, en especial tramos 8, 6 y 10, reactivados en el otro si 10.

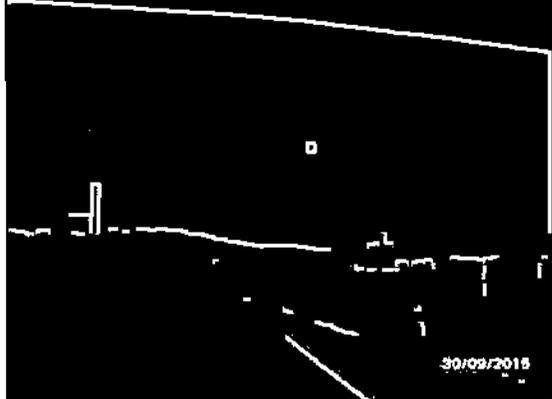
Los avances constructivos del proyecto vienen dándose de manera acertada con cronogramas estrictos en cuanto a su cumplimiento los cuales prevén cumplimiento de los tiempos pactados; sin embargo, se ve con escepticismo las obras planteadas para el tramo 6 definido como la ampliación del puente Benito Hernández debido a la incidencia de tres actores para el inicio de las obras, en esta caso INVIAS, Área Metropolitana de Cúcuta y la ANI; dada la incidencia de cada uno de estos en la ejecución a realizar.

Para las obras que se vienen adelantando se sugiere a la interventoría generar cronogramas y cuadros de avance según una metodología más clara de interpretación, por pesos de actividades respecto del programado contra el ejecutado ya que no se evidencia mecanismo de control de trazabilidad de las actividades, solo el cumplimiento de las primeras actividades en porcentaje final (pág. 32 y 33 informe de interventoría del mes de agosto de 2015), lo demás acorde a lo establecido en el numeral 6.3.6.

No es clara la no conclusión del tramo 8, específicamente en los predios faltantes para terminar el anillo vial occidental, las herramientas jurídicas actuales permiten agilizar trámites de liberación de predios para permitir culminar las obras independiente del proceso jurídico que se adelante pertinente a los predios en discusión; más aún porque se estima una posible mala gestión predial realizada en su momento que no llevo a cabo la adquisición conforme debía establecerse.

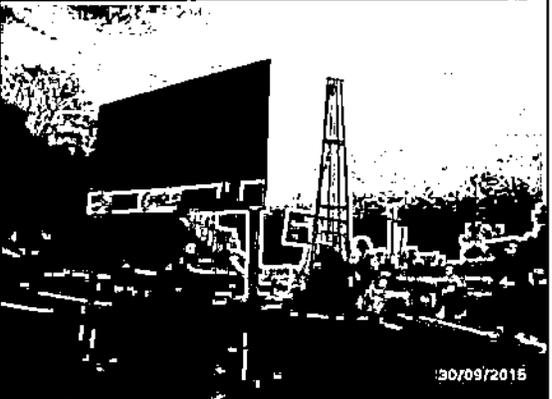
De la misma manera y ante el estado inconcluso del tramo 8 por la falta del puente sobre el Río Pamplonita se denota que el tráfico que circula por este anillo vial no es el esperado ya que la continuidad del mismo se ve interrumpida por la falta de esta obra determinante para la continuidad del corredor, es por tanto que la importancia de la culminación de esta obra generara el uso de este anillo vial que descongestionará a la ciudad de Cúcuta.

Se evidencia ausencia de señalización vertical y demarcación en algunos tramos concesionados, debe evaluarse la pertinencia de actividades de mantenimiento para la demarcación y colocación de señales adicionales en tramos donde se ven las falencias.

Foto 13. Estado de señalización tramo 8	Foto 14. Estado de demarcación tramo 8
	
Ausencia de señalización vertical	Ausencia de demarcación, intersección 8 y 2

Se ha llevado a cabo un buen seguimiento por parte de la interventoría al estado del pavimento a lo largo del corredor, en los informes de índice de estado son muy claros los resultados, pero se deben generar unas recomendaciones más influyentes que conduzcan a la posterior mejora del indicador ya que el informe se basa únicamente en los resultados sin posterior análisis.

Se sugiere realizar de manera más frecuente la demarcación a lo largo del corredor sobre todo en las curvas en general ya que denotan desgaste intenso, se encuentra ausencia parcial o total de pintura reflectiva; si bien el proyecto mantiene una buena señalización es necesario que está sea en buen estado para complementar este aspecto a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial especialmente en el tránsito nocturno.

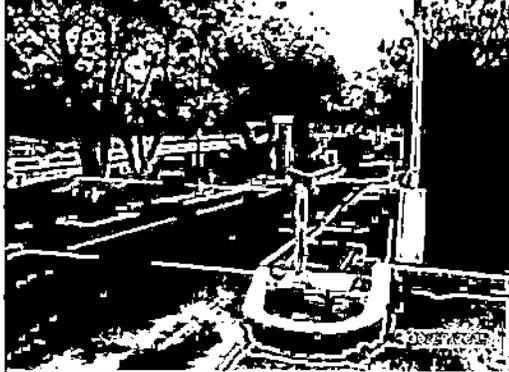
Foto 15. Avance de estudios, intersección 2 y 8	Foto 16. Labores de mantenimiento rutinario, tramo 7.
	
Estudios y sondeos de suelo en la zona de intersección.	Labores de mantenimiento rutinario en las cunetas.

Acorde a la auditoría de seguridad vial donde se señalan y evidencian muchos casos para mejorar a lo largo del corredor, 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 dados por la interventoría, de la misma manera, se sugiere a la supervisión del proyecto dar importante alcance a estas recomendaciones debido a que gran parte del proyecto se encuentra en zona urbana donde se evidencian situaciones de inseguridad para los usuarios por imprudencias que se vienen dando de diferente tipo.

La siguiente auditoría de seguridad vial debe prever un análisis comparativo respecto a lo encontrado en la primera evaluación y las correcciones al respecto que fueron realizadas.

Se evidencia en los peajes de La Parada y El Escobal unas instalaciones muy bien mantenidas tanto en infraestructura como en equipos; caso contrario con el peaje Los Acacios (en la vía Cúcuta-Pamplona), este peaje asumido por la concesión que venía de ser operado por INVIAS denota desgaste tanto en infraestructura como en equipos, es así que evidencia falencias en la operación misma por la tecnología que maneja y se describe en las auditorías de peajes; esto ocasiona ineficacia en el sentido de funcionalidad del peaje. En las instalaciones físicas se denota desgaste importante en peanas y posible falencia detectada en los lectores que remiten la información a las casetas de control; se deben acometer trabajos de reparación de este tipo de elementos fundamentales para el adecuado control de los peajes, cambio de sistema al mismo que se tiene en los otros peajes ya que el actual es obsoleto y discontinuado, más aun siendo este el peaje que mayor aporta a la concesión y tiene aún casi 10 años más para ser operado.

En cuanto a las basculas que tiene la concesión, se denota falencia en la báscula de Los Acacios, esta presenta reparaciones de tipo técnico y estructural que llevan más del tiempo de reparación planteado por la concesión; si bien sufrió un daño que requiere mayor tiempo de adecuación esto no conlleva a que se deje de prestar el servicio por más de un mes y que en el momento en que se llevó a cabo la Auditoría el servicio no se estaba realizando, se deben tener planes de contingencias para este particular como una báscula móvil que supla este mantenimiento correctivo y siga prestando el servicio en la concesión. Las demás basculas operan adecuadamente y funcionan conforme a lo establecido en el contrato de concesión.

Foto 17. Peaje los Acacios	Foto 18. Báscula de Pesaje, Los Acacios
	
Instalaciones del peaje.	Instalaciones de la báscula de Pesaje.

<p>Foto 19. Peaje La Parada</p> 	<p>Foto 20. Área de Servicio, Los Acacios</p> 
<p>Peaje sobre la Avenida Internacional.</p>	<p>Área de servicio sin utilización.</p>

En el seguimiento realizado a los postes SOS, se evidencia la colocación requerida y las revisiones realizadas por la interventoría; sin embargo en la prueba realizada al poste SOS No. 13, se denota ausencia de instrucciones de uso del poste ni tampoco los logos asociados a la concesión ni agencia; es importante definir la identificación de estos con las instrucciones de uso ya que son un apoyo en las emergencias que se enmarque por los usuarios a utilizar con este canal de comunicación.

Las áreas de servicio están terminadas y acordes a funcionamiento, lastimosamente no se ve ningún uso en estas lo cual denota una no utilización de las mismas, se sugiere adelantar las consultas pertinentes por parte de la interventoría para la viabilidad de obtener usufructo de estas en los términos que permita el contrato dada la incidencia de estos recursos utilizados para la construcción de estas.

### 7.1.3 Desempeño del componente ambiental

*Calificación obtenida: 74.50*

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto desde el punto de vista ambiental, donde se precisa un seguimiento acorde a *check list* de verificación de las obligaciones emanadas de las licencias ambientales que tiene el proyecto y las disposiciones que precisan las obras que se vienen realizando.

El seguimiento a las obras que se vienen realizando es determinante por ser ejecutadas en sitio de gran impacto ambiental como lo es la construcción sobre el Río Pamplonita; los análisis de muestreo de agua, ruido y material particulado son determinantes para evitar afectación mayor por incidencia de las obras que se vienen ejecutando.

Es necesario tener un estricto control a los sitios de disposición autorizados que debe conseguir el concesionario dadas las falencias evidenciadas por esta y la anterior interventoría con respecto a este particular.

Es necesario hacer seguimiento a la empedrización de taludes del tramo Cúcuta-Pamplona, debido a que no notan las acciones allí realizadas, más que todo por sectores con alto grado de inestabilidad, esto debido a los cortes realizados en la doble calzada.

Se evidencia una adecuada compensación conforme a lo dispuesto en el licenciamiento ambiental y en el plan de manejo dispuesto, cumpliendo con lo requerido tanto para la segunda calzada Pamplona-Cúcuta como para el Anillo Vial Occidental (Tramo 8).

Foto 21. Fallas por no recubrimiento de taludes	Foto 22. Fallas por no recubrimiento de taludes
	
Taludes con desprendimiento sobre la cuneta.	Taludes sin recubrimiento vegetal, tramo 8.

Es de relevancia el seguimiento a los incumplimientos de tipo ambiental generados por las diferentes interventoría y que se resalta en los informes, asimismo llevar a cabo la trazabilidad de los temas hasta tanto no se definan los pasos a seguir y que en el mismo sentido sean de retroalimentación para no volver a presentar este tipo de novedades.

#### 7.1.4 Desempeño del componente predial

**Calificación obtenida: 72.17**

El componente predial cobra gran importancia por la verificación a realizarse por parte de la interventoría de todas las carpetas prediales del proyecto, a fin de verificar la completitud de los documentos de cada uno de los predios adquiridos por la concesión, las metas planteadas si bien son ambiciosas a fin de revisar los 413 predios en los meses antes de terminar el año, este trabajo será determinante para sacar adelante la verificación predial que se encuentra represada y necesaria de validar.

Es importante resaltar que de la validación predial emitirá concepto de completitud de documentación además de cotejar los recursos invertidos en la gestión predial que llevó a cabo el concesionario la cual está en verificación por el presupuesto asignado para la gestión predial, en este particular la interventoría ha emitido concepto sobre gestión predial la cual está en

controversia porque el concesionario asocia gastos administrativos como parte de la gestión predial lo cual no es aceptable para la determinación de lo gastado en los predios adquiridos. Es importante resaltar que hasta el 130% de lo definido por gestión predial será pagado de la subcuenta predios si el valor es superado se entrara a pagar conforme a la gestión realizada y verificada por ANI para su desembolso.

Foto 23. Predios por adquirir	Foto 24. Predios adquiridos
	
Tramo 8, faltante de 450m	Tramo 8, faltante de 450m

Se evidencia un control adecuado sobre el estado predial de las adquisiciones que se han dado y las faltantes, es así como en los cuadros de control que lleva a cabo la interventoría denota la ruta crítica de adquisición, en virtud de esto el tramo que debe revisarse con mayor ímpetu es el del tramo 8 el cual posee 2 predios que no permiten dar continuidad al trayecto de 24km aproximadamente.

#### 7.1.5 Desempeño del componente financiero

*Calificación obtenida: 68.94*

Es un componente determinante en este proyecto porque lo evidenciado en las revisiones financieras tanto en comité de fiducia como en los estados financieros de la concesión ha mostrado la difícil situación financiera que lleva a cabo el proyecto y en sí el concesionario por las disminuciones que se vienen presentando.

Las disminuciones por incumplimientos son altas y los costos de operación hacen que los gastos generados por la concesión se cubran estrictamente; se precisa que los rubros asociados a las obras que se vienen realizando están garantizados bajo los adicionales suscritos en el contrato; sin embargo, las disminuciones que se mantienen sobre todo por la no entrada en operación de los diferentes tramos causadas por el no cumplimiento con el índice de estado requerido, inciden en un adecuado funcionamiento con miras a mantenimiento del corredor en principal medida. Estas disminuciones superan los \$20.000 millones de pesos por lo cual se tiene previsto dar inicio a un amigable componedor que dirima esta situación.

Los escenarios financieros que presenta la concesión respecto al cumplimiento del contrato, prevén dos escenarios el primero de culminación en tiempo para el proyecto que es de 19 años, es decir, la concesión terminaría en 2026; sin embargo, el avance financiero que tiene proyecta un escenario de ingreso esperado para el año 2024 con disminuciones. Se ha alcanzado el 46% del ingreso esperado lo cual precisa una reversión anticipada a la estipulada por tiempo, de igual manera es viable que sea posible revertir antes si se tiene en cuenta el aumento de tarifas de peaje estipuladas para los peajes de la frontera, es decir, La Parada y EL Escobal.

Se sugiere a la interventoría anexar el certificado SARLAFT que emite la fiduciaria en el comité de fiducia a fin de verificar la transparencia en ingresos que tiene el concesionario y como parte de control adicional sobre este tema en particular.

#### 7.1.6 Desempeño del componente aforo y recaudo

*Calificación obtenida: 68.11*

En este componente se pudo observar un adecuado control y seguimiento desde el punto de vista de operación a los peajes que maneja la concesión; sin embargo, debe seguirse solicitando el cambio de tecnología para el peaje Los Acacios ya que demuestra falencias en operación detectadas en todas las auditorías de sistemas realizadas por el interventor’.

Foto 25. Tall pas peaje La Parada	Foto 26. Báscula sin servicio
	
<p>Implementación de Tall Pass, carril 1. Avenida Internacional Simón Bolívar</p>	<p>Materiales y estructura de la báscula, sin operación.</p>

Para la estación de pesaje de Los Acacios se denota un total incumplimiento, por no estar en funcionamiento por un tiempo adicional al establecido por el concesionario en calidad de revisión de mantenimiento general a la báscula. Se verificó en la Auditoría que no se han tomado las medidas suficientes para subsanar este particular ni se ha emitido solución temporal para seguir llevando el control de pesaje en este sector.

La interventoría debe garantizar que este tipo de actividades asociadas a un proyecto de concesión se cumplan sin que se presente discontinuidad marcada en el servicio asociado a un mantenimiento correctivo con larga duración en su restablecimiento.

## 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 lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, 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. No se evidencian acciones de apremio sobre el no funcionamiento de la báscula de pesaje Los Acacios en el trayecto Cúcuta-Pamplona; se observó que la concesión está adecuando la infraestructura física de la misma sin tener un plan de contingencia al respecto, donde no se viene realizando el servicio de pesaje del tráfico pesado durante más de 1 mes.
2. El control de la infraestructura de peaje en el denominado Los Acacios no es suficiente respecto al servicio que se debe brindar, el sistema tecnológico que posee no es actualizado y prevé falencias para su control, además el estado de peanas e infraestructura general dista de un adecuado mantenimiento.
3. Los backup de información relativa a la interventoría no fue presentada de manera in situ, estos sistemas de respaldo son esenciales al momento de requerir información histórica del proyecto que pueda necesitarse en cualquier momento, incluso en la auditoría misma. Se propone almacenamiento en "nube" debido al fácil acceso desde cualquier dispositivo en cualquier parte.
4. No se evidenció el inventario del proyecto, se presentaron diagnósticos asociados al mismo lo cual no se compadece con el inventario general que debe tener el proyecto asociados a todos los elementos que tiene la concesión a su cargo y los nuevos que se van involucrando por las obras que se han desarrollado.
5. Actualizar permanentemente la información de la página web ya que se encuentra desactualizada y no brinda información actual y conforme a la realidad del proyecto; de la

misma manera se sugiere hacer este control a la información de la página web de la concesión que se encuentra en similar situación.

### 8.1.2 Para la supervisión

1. Definir un parámetro metodológico de avance del proyecto, los porcentajes presentados en la ficha técnica del proyecto no son claros en la medida del seguimiento general. Es claro que el proyecto tiene 16 tramos y varios alcances adicionales, pero no es claro el peso de cada componente sobre el avance general del proyecto.
2. Establecer el concepto de Gestión Predial asociado a la validación de los recursos invertidos por la concesión para el cálculo del porcentaje gastado para esta gestión; a partir del concepto de la interventoría la ANI debe dejar por sentado como será esta validación y de donde se tomaran los recursos para la compra de predios faltantes.
3. Gestionar de manera proactiva lo contemplado en el Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP, referido a las recomendaciones de la auditoría anterior (Septiembre de 2013) que hasta el momento se mantienen en el proyecto, se evidencian cambios tanto de interventoría como de supervisión donde no se han acogido las recomendaciones allí estipuladas..

### 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. Acompañar y asesorar a la ANI en los escenarios que se requieran, de manera importante en la posible instancia de Amigable Composición por efectos del incumplimiento que se tiene por parte del concesionario debido al índice de estado.
2. Definir una metodología más precisa de control de avance de obra, donde se pueda verificar a modo de curva "s" el avance programado versus ejecutado de cada una de las actividades asociadas al proyecto como son: la construcción del puente pamplonita del tramo 8, la construcción de puente rojo en el tramo Tibu-El Tarra, la intersección Rumichaca sobre la Avenida Internacional Simón Bolívar, las obras a realizar sobre el puente Benito Hernández y los estudios que se están desarrollando para las intersecciones a realizar. En el informe se presenta de manera muy general el avance porcentual asociado a las actividades, mediante esta metodología se precisa será mucho más clara la interpretación.
3. Acompañar al concesionario en las mesas de trabajo donde se evalúe la mejor alternativa de incremento de los peajes fronterizos, es de suma urgencia que se den los ajustes en el menor tiempo posible sin dilatar aún más esta necesidad para el proyecto.

4. Insistir en el cambio de tecnología por la obsolescencia que se tiene en el peaje los Acacios de manera que se disponga la misma implementada en los peajes El Escobal y La Parada.
5. Definir junto con la concesión programas de mantenimiento correctivo y preventivo para los tramos donde se lleva a cabo la medición de índice de estado, identificando las intervenciones que conlleven a mejorar el indicador para poder pasar éstos tramos a etapa de operación y levantar la disminución asociada.
6. Solicitar los planes y/o cronogramas de revegetalización en los taludes que aún permanecen descubiertos y son proclives a generar desprendimientos aislados, con miras a la seguridad vial del proyecto.
7. Aumentar los controles a los postes SOS en virtud de identificación de uso, con logos de las partes y funcionalidad asociada al servicio.
8. Definir trámite predial del tramo 8, lotes de la Universidad Libre en los cuales no se ha podido culminar la construcción de la variante, esta continuidad del tramo es determinante una vez se dé el tránsito continuo por la terminación del puente sobre el río Pamplonita.
9. Insistir en el 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 van en contra del concesionario. Soportando documentalmente todas las actuaciones que se vayan presentando.
10. Se sugiere impulsar, junto con el concesionario, un plan de culturización y socialización respecto de los temas de seguridad vial, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos trayectos del proyecto.
11. Implementar los documentos de apoyo que tiene la ANI como mejora al proceso de vigilancia y control, estos son Manual de Interventoría y Supervisión, Guía de Buenas Prácticas para Interventorías, Guía para la construcción de informes de interventoría, entre otros; documentos que pueden ser allegados por la Supervisión o por la Oficina de Control interno en pro de la mejora continua.

#### **8.2.2 Para la Supervisión**

1. Exigir de manera más contundente al concesionario los planes de implementación de incremento de tarifa El Escobal y La Parada por la necesidad asociada al proyecto, asimismo por el cronograma planteado contractualmente en el cual ya debería haberse dado el incremento.
2. Verificar de manera más directa las obras que se vienen adelantando por el Fondo de Adaptación, mantener una comunicación más periódica con la supervisión dada por esa entidad a fin de tener las novedades que se van presentando en la intervención de esos

puntos críticos ya que la incidencia de los mismos en la operación del corredor Cúcuta – Pamplona acaen sobre la concesión que administra la ANI.

3. Implementar el Manual de Interventoría y Supervisión para las labores de seguimiento y control en virtud de los procedimientos, formatos y manuales allí previstos, este manual fue publicado en abril de 2015 y es un documento de gran relevancia para las labores de supervisión.
4. 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.

### 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. Se resaltan las labores realizadas referidas al control ambiental del proyecto con un seguimiento minucioso al cumplimiento de la licencia ambiental y las compensaciones realizadas.
2. Se evidencia un adecuado asesoramiento para situaciones determinantes en el proyecto como lo fueron los acuerdos conciliatorios 2 y 3 que permitieron darle un avance al proyecto, asimismo como la generación del otro si 10 que reactivó varias obras pendientes.
3. Se destaca la forma como se ha manejado el avance y atención a las comunidades del municipio de El Tarra, zona de incidencia social marcada por grupos al margen de la ley.
4. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y 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 70.00 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60). Comparativamente con el resultado obtenido en septiembre de 2013 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. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. 