



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20211020121143**



Fecha: **03-09-2021**

MEMORANDO

Bogotá D.C

PARA: **Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES**
Presidente

Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

DE: **GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera denominado Armenia – Pereira - Manizales

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de julio y agosto de 2021, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Armenia – Pereira – Manizales.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JORGE ELIECER RIVILLAS HERRERA Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) MARIA CAROLINA PRIETO CASTANEDA Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.





Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20211020121143**



Fecha: **03-09-2021**

MEMORANDO

Proyecto: Adriana Barrios Rodríguez – Auditora técnica Oficina de Control Interno
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20211020051005
GADF-F-010



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia – Pereira - Manizales

2021

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	5
1.1	Objetivo general	5
1.2	Objetivos específicos	5
2.	ALCANCE	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	6
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1	Información de contratos	7
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	11
4.3	Descripción del proyecto	12
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	15
5.1	Estado de ejecución de obras adicionales otrosíes 20, 22 y 23	15
5.1.1	Conclusiones sobre el estado de ejecución de obras adicionales otrosíes 20, 22 y 23 21	
5.2	Verificación de las acciones implementadas e impactos en el proyecto, a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	22
5.2.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para una operación y mantenimiento que permitan la prestación del servicio de transporte en el corredor vial	22
5.2.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	23
5.2.3	Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI	24
5.2.4	Impactos derivados de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19	26
5.2.5	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas e impactos a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	30
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	31
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN del PROYECTO 32	
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	42

8.1	Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República).....	42
8.2	Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte	71
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	73
9.1	Conclusiones.....	73
9.2	No Conformidades.....	76
9.2.1	Para la Supervisión	76
9.2.2	Para la Interventoría.....	76
9.3	Recomendaciones	77
9.3.1	Para la Supervisión	77
9.3.2	Para la Interventoría.....	78
10.	ANEXOS	79

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.	7
Tabla 2. Adicionales del contrato de concesión N. 0113 de 1997	9
Tabla 3. Equipo de Supervisión del proyecto	12
Tabla 4. Datos técnicos del proyecto.....	13
Tabla 5. Tramos del proyecto.	13
Tabla 6. Estaciones de peaje del proyecto	14
Tabla 7. Avance de actividades otrosí N. 20	16
Tabla 8. Avance de actividades otrosí N. 22	17
Tabla 9. Avance de actividades otrosí N. 23	20
Tabla 10. Trazabilidad costos ociosos EER COVID-19	29
Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	31
Tabla 12. Análisis de efectividad hallazgos CGR	44

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del Contrato de Concesión N. 0113 del 21 de abril de 1997 suscrito entre el Instituto Nacional de Vías INVIAS (hoy a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Concesionario Autopistas del Café S.A., proyecto vial Armenia Pereira Manizales, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de éste, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Desarrollo Vial, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto carretero Armenia Pereira Manizales.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de los planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional con los números: 93-150, 651-227, 673-249, 1148-1, 1150-3, 1151-4, 1152-5, 1153-6, 1154-7, 1155-8, 1156-9, 1157-10, 1159-12 y 1309-7; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como los impactos de la pandemia en el proyecto.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 0113 de 1997, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías INVIAS (hoy a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Concesionario Autopistas del Café S.A., a partir de marzo de 2020 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento.

3. 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 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 4165 de 2011, por el cual se cambia la naturaleza jurídica y denominación del Instituto Nacional de Concesiones INCO, a Agencia Nacional de Infraestructura.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de Concesión No. 0113 de 1997, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) (hoy a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI) y la sociedad Autopistas del Café S.A., así como los demás documentos contractuales.
- Contrato de Interventoría No. VGC 495 de 2018, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Consorcio Desarrollo Vial, y sus documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

¹ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los Contratos de Concesión No. 0113 de 1997 y de Interventoría No. VGC 495 de 2018 tales como objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Autopistas del Café S.A. No. contrato: 0113 del 21 de abril de 1997 Objeto: “EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido por el artículo 32, numeral 4o. de la Ley 80 de 1993, los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación, el mantenimiento y la prestación de los servicios del proyecto vial Armenia – Pereira – Manizales (denominada en adelante el Proyecto Vial) y todas aquellas actividades necesarias para el adecuado funcionamiento de la obra y la prestación del servicio público.” Acta de Inicio: 16 de junio de 1997. Plazo: “El plazo de duración del presente Contrato, contados a partir de la fecha de suscripción del “Acta de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación”, es de doscientos cincuenta y seis (256) meses el cual comprende tanto el plazo para la ejecución de las etapas del contrato como el plazo para la liquidación del mismo.” URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-6028035</p>	24 otrosíes
Interventoría	<p>Consorcio Desarrollo Vial No. contrato: VGC 495 de 2018 Objeto: “El objeto del Contrato es la ejecución de la Interventoría integral del Contrato de Concesión No. 113 de 1997. El objeto del Contrato comprende, sin limitarse: (i) La interventoría integral que incluye, pero no se limita a: Interventoría Técnica, Económica, Contable, Financiera, Jurídica, Administrativa, Operativa, Medio Ambiental y Socio Predial, Riesgos, de Aforo y Recaudo y Gestión de Calidad del Contrato de Concesión. Incluye la interventoría al diseño de dos puentes peatonales en cumplimiento de licencia ambiental y la interventoría al diseño y ejecución del paso peatonal el Rosario.” Acta de Inicio: 01 de agosto de 2018 Plazo: 60 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: No se cuenta con URL SECOP del Contrato de Interventoría</p>	3 otrosíes

Fuente: URLs SECOP I contrato de Concesión y Contrato de Interventoría N. VGC 495 de 2018

En la tabla precedente se observa que el Contrato de Concesión No. 0113 de 1997 ha tenido veinticuatro otrosíes. A continuación, se presenta lo principalmente acordado tras la suscripción de las últimas 5 modificaciones contractuales, algunos de estos acuerdos, a agosto de 2021, se encuentran en ejecución y fueron revisados en el desarrollo de esta auditoría.

- **Otrosí No 20 del 19 de diciembre de 2018:** se acordó incluir dentro del contrato la elaboración de los estudios y diseños de algunas obras complementarias del proyecto, así como la construcción del puente peatonal El Rosario, la intersección a desnivel “Postobón” el par vial Campoalegre, así como la segunda calzada del sector Tarapacá II, incluyendo la ampliación del peaje, de igual forma se acordó ampliar la tenencia del Concesionario de algunos tramos del proyecto para ejecutar las actividades de mantenimiento rutinario y operación.
- **Otrosí No 21 del 3 de mayo de 2019:** se acordó delegar al Concesionario la gestión predial, a través de proceso de enajenación voluntaria y expropiación judicial de los predios requeridos para la ejecución de las obras del Par Vial Campoalegre.
- **Otrosí No 22 del 23 de diciembre de 2019:** se acordó incluir en el contrato la actualización de algunos estudios y diseños, la construcción de la segunda calzada en el tramo K25+400 al K26+250, incluyendo el puente Campoalegre; por otra parte, se incluyeron las compensaciones ambientales de los otrosíes 20 y 22, la gestión predial de las obras contratadas en el otrosí, el mantenimiento rutinario y operación de algunos tramos y la rehabilitación de juntas en 7 puentes vehiculares.
- **Otrosí No 23 del 24 de diciembre de 2020:** se acordó incluir en el contrato la realización de los estudios y diseños de la intersección a desnivel para el acceso al aeropuerto Aerocafé y la segunda calzada de la variante La Paz; de igual forma, se incluyeron actividades de construcción y las correspondientes compensaciones ambientales, así como los permisos arqueológicos requeridos. Se incluyeron adicionalmente nuevos tramos de operación y mantenimiento rutinario en la variante Troncal de Occidente y variante La Paz.
- **Otrosí No 24 del 12 de julio de 2021:** se acordó establecer la forma de pago de los estudios y diseños contratados en el otrosí N. 23, cambiar el valor de la subcuenta de gestión y adquisición predial con el fin de trasladar recursos a la subcuenta excedentes, entre otros.

En ese sentido, respecto al Contrato de Concesión No. 0113 de 1997, según se comentó previamente, éste ha tenido veinticuatro (24) modificaciones contractuales, cuyos motivos, desde el año 2018 han estado relacionados principalmente con modificaciones en el alcance de ejecución del contrato en lo que se refiere a estudios y diseños, construcción, operación y mantenimiento, implicando adiciones en recursos al contrato.

Por otra parte, el valor del Contrato de Concesión N. 0113 es de 177.950 millones de pesos constantes de 1996, el cual ha tenido 24 otrosíes según se ha mencionado previamente y 7 adicionales según se detalla en el Anexo 2. De estas 31 modificaciones contractuales en 20 se han tenido adiciones económicas al valor del contrato inicial, en la suscripción del adicional N. 7 del 2 de julio de 2010 se superó el 50% del valor inicial del contrato, teniendo en cuenta el Artículo 40 de la Ley 80 de 1993² que cita lo siguiente:

² Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública

“(…) **Artículo 40.** Del contenido del Contrato Estatal. (…)

(…) Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales.(…)”

La contratación del objeto de esta modificación contractual se realizó con las vigencias futuras aprobadas en el Documento CONPES 3535³ y ratificadas en el documento CONPES 3666⁴, a continuación, se presenta en la Tabla 2 el detalle de las adiciones económicas hechas al contrato de concesión.

Tabla 2. Adicionales del contrato de concesión N. 0113 de 1997

N.	Fecha	Otrosí / Adicional	Valor adición (pesos constantes sep/96)	Valor adicional acumulado (pesos constantes sep/96)	% adicional
	21/04/1997	Contrato N. 0113 de 1997	\$177.950.000.000,00		
1	16/06/2000	Adicional No. 1	\$40.704.038.217,20	\$40.704.038.217,20	22,9%
2	4/05/2005	Adicional No. 3	\$5.284.061.327,23	\$45.988.099.544,43	25,8%
3	9/06/2005	Otrosí No. 6	\$287.212.314,58	\$46.275.311.859,01	26,0%
4	9/06/2005	Adicional No. 4	\$819.516.655,00	\$47.094.828.514,01	26,5%
5	15/06/2005	Otrosí No. 7	-\$20.998.046.947,68	\$26.096.781.566,33	14,7%
6	28/08/2006	Adicional No. 5	\$9.245.386.459,77	\$35.342.168.026,10	19,9%
7	24/10/2007	Adicional No. 6	\$5.565.491.073,18	\$40.907.659.099,28	23,0%
8	2/07/2010	Adicional No. 7	\$82.836.853.946,93	\$123.744.513.046,21	69,5%
9	16/12/2013	Otrosí No. 11	\$89.483.233,84	\$123.833.996.280,05	69,6%
10	10/09/2014	Otrosí No. 12	\$3.436.340.719,31	\$127.270.336.999,36	71,5%
			\$67.342.338,06	\$127.337.679.337,42	71,6%
11	30/12/2014	Otrosí No. 13	\$714.603.378,00	\$128.052.282.715,42	72,0%
12	5/05/2015	Otrosí No. 14	\$5.558.723.791,18	\$133.611.006.506,60	75,1%
13	7/04/2016	Otrosí No. 15	\$503.791.945,19	\$134.114.798.451,79	75,4%
14	20/12/2016	Otrosí No. 17	\$1.455.243.643,89	\$135.570.042.095,68	76,2%
			\$357.301.689,00	\$135.927.343.784,68	76,4%
15	26/04/2017	Modificación 1 Otrosí No. 17	\$93.419.065,82	\$136.020.762.850,50	76,4%
16	15/12/2017	Otrosí No. 18	\$357.301.689,00	\$136.378.064.539,50	76,6%
17	16/07/2018	Otrosí No. 19	-\$67.342.338,06	\$136.310.722.201,44	76,6%
18	19/12/2018	Otrosí No. 20	\$24.741.992.410,60	\$161.052.714.612,04	90,5%
			\$357.301.689,00	\$161.410.016.301,04	90,7%
19	23/12/2019	Otrosí No. 22	\$5.029.271.191,94	\$166.439.287.492,98	93,5%
			\$357.301.689,00	\$166.796.589.181,98	93,7%

³ CONPES 3535 del 18 de julio de 2008 - Concepto previo favorable para la prórroga o adición de los contratos de concesión vial y férrea

⁴ CONPES 3666 del 25 de junio de 2010 - Concepto previo favorable para la adición de 3 contratos de concesión vial. Modificación del plan de inversiones y del alcance físico para 2 contratos de concesión vial

N.	Fecha	Otrosí / Adicional	Valor adición (pesos constantes sep/96)	Valor adicional acumulado (pesos constantes sep/96)	% adicional
20	24/12/2020	Otrosí No. 23	\$2.018.613.691,10	\$168.815.202.873,08	94,9%
Total Contrato Base y adicionales			346.765.202.873,08		

Fuente: Elaboración propia con base en el informe mensual del mes de junio de 2021 de la interventoría aprobado por la ANI con radicado 20214090841392 del 28 de julio de 2021

La contratación de obras complementarias en el Contrato de Concesión N. 0113 de 1997 está regulada en la cláusula vigésima primera, según se cita a continuación:

“(…) CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA. OBRAS COMPLEMENTARIAS:

Si durante el desarrollo del Contrato se identifican, por cualquiera de las partes contratantes, obras que no fueron incluidas en el alcance básico o adicional y que por lo mismo no fueron previstas al momento de la elaboración del diseño definitivo, pero que son necesarias para la buena operación del Proyecto Vial, el INSTITUTO y el CONCESIONARIO podrán acordar la ejecución de esta obra complementaria, mediante la suscripción de un contrato adicional en el que consten las obras, su valor y la modalidad de pago relacionados con dichas obras y el plazo, si se requiere. El INSTITUTO pagará el precio de estas obras con cargo a los recursos de la cuenta de excedentes indicada en la Cláusula Décima Octava o con cargo a su presupuesto previo el cumplimiento de los requisitos presupuestales. (…)” subrayado fuera del texto

Teniendo en cuenta que a partir del adicional N. 7 se alcanzó el límite del 50% del valor del contrato, por lo que la contratación de las obras adicionales posteriores al 2010 se ha realizado en cumplimiento del Artículo 33 de la Ley 105 de 1993⁵, que cita:

“(…) ARTÍCULO 33.- Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial. (…)” subrayado fuera del texto

Por lo que, en los Estudios de Oportunidad y Conveniencia de cada una de las modificaciones contractuales posteriores al año 2010, se ha evaluado los recursos disponibles en la subcuenta excedentes INCO, con el fin de validar los recursos disponibles para la modificación contractual, según se cita, por ejemplo, en la consideración N. 29 del Otrosí N. 11 del 16 de diciembre de 2013:

“(…) 29. Que al contar con excedentes de peajes o ingresos adicionales de las actividades a contratar se ejecutaran de acuerdo a lo establecido en el Artículo 33 de la ley 105 de 1993, esto es, invertir los

⁵ Ley 105 de 1993 Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

ingresos superavitarios en actividades y obras del mismo proyecto vial, lo cual no implica recursos del presupuesto de la nación ni prorroga en plazo del contrato. (...)

Por otra parte, respecto a los valores que se presentan en negativo, en la Tabla 2 la Interventoría aclara en el informe mensual del mes de junio de 2021⁶, han correspondido a balances en el contrato según se cita a continuación:

“(...) Los valores negativos del contrato se presentan dado que para el otrosí N°7 se condicionan a la existencia de recursos del estado para el túnel de Santa Rosa, El Tercer carril Club de Tiro Terminal, Segunda Calzada Avenida Ferrocarril, Tercer Carril Romelia - Postrera, Incluir en el contrato la solución el Mandarino Estadio y La Rehabilitación La Paila – Calarcá, teniendo en cuenta que el túnel de Santa Rosa no se realizó, se desafecta dicha obligación, en el otrosí N°19 se elimina el valor reconocido para operación de los ramales de circasia 1 1/2 y glorieta calle 52 que se había contratado en el otrosí 12.(...)”

Para el Contrato de Interventoría No. VGC 495 de 2018, según se presentó en la tabla 1, se han suscrito 3 otrosíes a agosto de 2021, los principales acuerdos establecidos en estas modificaciones contractuales estuvieron relacionados con las modificaciones contractuales en el contrato de concesión N. 0113 de 1997 y se describen a continuación:

- **Otrosí No 1 del 28 de diciembre de 2018:** se acordó incluir en el alcance del contrato de interventoría integral las actividades señaladas en el Otrosí 20 del contrato de concesión N. 0113 de 1997
- **Otrosí No 2 del 23 de diciembre de 2019:** se acordó incluir en el alcance del contrato la interventoría integral de las actividades y obras contratadas en los otrosíes No. 20, 21 y 22 del contrato de concesión N. 0113 de 1997
- **Otrosí No 3 del 24 de diciembre de 2020:** se acordó incluir en el alcance del contrato la interventoría integral de las actividades y obras contratadas en el otrosí No. 23 del contrato de concesión N. 0113 de 1997

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventoría se muestran en el anexo N. 2.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto Armenia Pereira Manizales cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación⁷:

⁶ Radicado 20214090841392 del 28 de julio de 2021.

⁷ Se aclara que también hacen parte del equipo los gerentes de las áreas de apoyo, según lo establecido en la sección 2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Tabla 3. Equipo de Supervisión del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García Montes	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VE)
Jorge Eliecer Rivillas Herrera	Gerente de proyecto	(VE) - Equipo Proyectos Carreteros
María Carolina Prieto Castañeda	Líder de Equipo	
Alejandra Cuervo	Ingeniera de apoyo	
Erwin Jamid Ramírez Ríos	Apoyo financiero	(VE) - GIT Financiero
Mario José Ávila Furque	Apoyo jurídico	(VJ) - GIT Gestión Contractual 1
Ángela Patricia Arias Saldaña	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Xiomara Mora Forero	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Francy Helena Hernández Monroy	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Luis Ariel Romero Palacio	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Vianey Bravo Paredes	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo de mayo de 2021

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Armenia Pereira Manizales hace parte del programa de primera generación de concesiones (1G) y representa una inversión de aproximadamente 1,4 billones de pesos. La vía de la Concesión Armenia Pereira Manizales tiene una longitud total estimada de 189 km y su recorrido discurre en los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Valle del Cauca.

El objetivo de esta concesión es optimizar la conexión entre las principales ciudades de la región cafetera del país, incluyendo las ciudades de Armenia, Pereira y Manizales, así como los municipios de Chinchiná, Calarcá y La Tebaida, entre otros centros poblados de interés turístico y productivo en la región.

Los datos técnicos mencionados, al igual que el alcance actual del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 4. Datos técnicos del proyecto.

Valor inicial contractual – millones de COP 2020	\$ 735.508	 <p>Armenia – Pereira - Manizales</p> <p>CONVENCIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> Tramo 1: Chinchiná - Manizales Tramo 2: Armenia - Pereira Tramo 3: Variante Sur (Condina) Tramo 5: Club de Tiro - Chinchiná Tramo 6: Mandarino - La Romelia - La Postera (Túnel Helicoidal) Tramo 7: Variante Troncal de Occidente VTO Tramo 8: La Paila - Calarcá Peaje
Valor modificaciones – millones de COP 2020	\$ 697.752	
Valor total – millones de COP 2020	\$1.402.222	
Etapa actual	Operación y mantenimiento	
Ingreso mínimo garantizado –(IMG) millones de COP 1996	\$41.555	
% IMG alcanzado a mayo de 2021	45%	
Vigencias futuras contractuales y recibidas al 31/07/2021 – millones al 31/dic/2018	\$ 357.032,95	
Vigencias futuras ejecutadas en el proyecto al 31/07/2021 – millones al 31/dic/2018	\$ 334.759,73	
Estaciones de peaje	7	

Fuente: ANISCOPIO y ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en julio de 2021

Según se presenta en la anterior tabla, el proyecto actualmente cuenta con 7 tramos, o divisiones, cuyas generalidades se muestran a continuación:

Tabla 5. Tramos del proyecto.

Tramo	Descripción	Origen	Destino	Longitud aproximada (km)		Intervenciones principales
1	Chinchiná – Manizales	Chinchiná	La Ye	18,6	28,9	Construcción segunda calzada
		La Ye	La Trinidad			
		La Trinidad	La Uribe	10,3		Rehabilitación calzada sencilla
		Chinchiná	CENICAFE			
		La Ye	La Manuela			
La Manuela	La Trinidad					
2	Armenia – Club de Tiro	Armenia	Finlandia	27,3	Construcción segunda calzada	
		Finlandia	Río Barbas			
		Río Barbas	Club de Tiro			
3	Variante Sur de Pereira	Club de Tiro	Montelargo	13,2	Rehabilitación calzada sencilla	
5	Club de Tiro – Chinchiná	Club de Tiro	Terminal	17,1	Rehabilitación calzada sencilla	
		Avenida el Ferrocarril				
		Variante Santa Rosa de Cabal				
		La Romelia	Chinchiná		Construcción segunda calzada	
		Paso por Santa Rosa de Cabal				
		Paso por Chinchiná				
	Avenida el Ferrocarril					
	PASSICOL	Int. Chinchiná				
6	Solución Vial de Boquerón	Mandarino	Romelia	28,1	Rehabilitación calzada sencilla	
		Boqueroncito	Postera			

Tramo	Descripción	Origen	Destino	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
		Postrera	Estadio Santa Rosa		
		Romelia	Boqueroncito		
7	La Paila – Calarcá	La Paila	Calarcá	62,3	Rehabilitación calzada sencilla
8	Variante Troncal de Occidente	Int. Belmonte	Int. Mandarin	11,6	Rehabilitación calzada sencilla
		Int. Jazmín	EDS Chinchiná		
		Int. Estadio Santa Rosa	Int. Jazmín		
Total				189	

Fuente: Informe mensual del mes de mayo de 2021 de la Supervisión e informe de interventoría del mismo periodo con radicado 20214090646612 del 10 de junio de 2021.

Según se ha presentado previamente el contrato de concesión N. 0113 de 1997 se firmó el 21 de abril de 1997, posteriormente el 4 de agosto de 2000 finalizó la etapa de diseño y programación, seguido de la etapa de construcción, que finalizó el 1 de febrero de 2009 iniciando la etapa de operación y mantenimiento, de 222 meses, que se encuentra en ejecución y finaliza el 1 de febrero de 2027.

Por otra parte, en el proyecto se tienen en operación 7 estaciones de peaje las cuales se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 6. Estaciones de peaje del proyecto

Nombre	Tramo	Tramo	PR
Corozal	8	La Paila – Club Campestre	PR 22+600
Circasia	2	Armenia – Pereira	PR 16+800
Tarapacá I	5	Jazmín - Chinchiná	PR 20+800
Tarapacá II	7	Jazmín – Intersección Chinchiná	PR 24+800
Santagueda	1	La Yé – La Manuela	PR 7+150
San Bernardo	1	La Manuela – La Trinidad	PR 9+170
Las Pavas	1	La Yé – La Trinidad	PR 1+200

Fuente: Informe de interventoría de mayo de 2021 con radicado 20214090646612 del 10 de junio de 2021

Según se ha mencionado previamente en el desarrollo de esta sección, con las últimas modificaciones contractuales se han incluido estudios y diseños, y construcción de obras complementarias definidas como necesarias en las áreas de conexión con el proyecto, el detalle de las obras pactadas y su estado de avance serán detallados en la sección 5.

Por otra parte, en julio de 2021 la Supervisión tramitó el otrosí N. 24 que tenía 3 objetivos principales: i) establecer la forma de pago de los estudios y diseños contratados en el otrosí N. 23, ii) utilizar los recursos sobrantes de la gestión predial correspondiente a las obras complementarias de los otrosíes 20 y 22 con el fin de pagar al Concesionario el valor faltante para completar el Ingreso Mínimo Garantizado de la vigencia 2020, el cual no pudo ser cubierto debido a las medidas restrictivas de movilización adoptadas por el Gobierno Nacional con el fin de hacer frente a la pandemia y iii) realizar

el rebalanceo de las cantidades de iluminación contratadas en el otrosí N. 23 según la realidad y necesidad del proyecto.

Una vez emitido el otrosí N. 24 el pasado 12 de julio de 2021, la Supervisión emitió la comunicación 20215000218611 del 20 de julio de 2021 en donde se solicitó al fideicomiso realizar el pago al Concesionario el valor faltante para completar el ingreso mínimo garantizado de la vigencia 2020, solicitando el traslado de la subcuenta “excedentes INCO” a la cuenta principal de la concesión, con lo que se terminó de pagar al Concesionario lo estipulado en el contrato de Concesión N. 0113 de 1997.

Respecto al COVID-19, el Concesionario se adhirió al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 5 de octubre de 2020, sobre el que a la fecha se han establecido los eventuales retrasos en los trabajos contratados en las últimas modificaciones contractuales y se tienen aspectos pendientes por definir, tales como la acreditación de los recursos ociosos dispuestos para la ejecución de las obras y gestiones asociadas, por el Concesionario y sus contratistas, los cuales ya han sido estimados por la Interventoría y el Concesionario y se está a la espera de la aprobación por parte de la Entidad.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con i) un análisis general sobre el comportamiento de la concesión, **con base en una muestra selectiva de aspectos que a agosto de 2021 ocurren en el proyecto**, ii) la función de la Interventoría y de la Supervisión, iii) las acciones de mejora derivadas de observaciones de los Entes de Control y iv) efectos del COVID-19 en el proyecto.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento; así como por parte de la Interventoría del proyecto y de entrevistas realizadas a través de Microsoft Teams.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, en este capítulo se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento, en función de **a)** el estado y seguimiento por parte de la Interventoría y de la Supervisión a la ejecución de los estudios y diseños, actividades de construcción y operación y mantenimiento contratadas como obras adicionales en los otrosíes 20, 22 y 23, y **b)** acciones implementadas y los correspondientes impactos en el proyecto a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5.1 Estado de ejecución de obras adicionales otrosíes 20, 22 y 23

Según se ha mencionado previamente, el contrato de concesión N. 0113 de 1997 se encuentra en etapa de operación y mantenimiento desde el año 2009 por lo que las obras establecidas dentro del

alcance inicial del contrato se encuentran ejecutadas en un 100%, según se reporta en Aniscopio⁸, sin embargo, mediante la suscripción de los otrosíes 20, 22 y 23 se agregaron algunas obras adicionales a la ejecución del contrato. A continuación, se presentan las obras incluidas en las modificaciones contractuales y su estado de avance según ha reportado la Interventoría.

Otrosí N. 20 del 19 de diciembre de 2018

Al respecto, se evidencia que el plan de obras vigente es el remitido por la Interventoría mediante radicado N. 20214090125402 del 5 de febrero de 2021, en donde los plazos en cada frente de obra incluyen los meses pactados en el Otrosí No. 20 y el periodo otorgado al Concesionario de 98 días adicionales, según el acuerdo firmado en octubre de 2020 entre la ANI y los Concesionarios en el marco de la emergencia por COVID-19: *“Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República Con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura”*:

“(…) TERCERO. DESPLAZAMIENTO EN EL CRONOGRAMA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES AFECTADAS SUSTANCIALMENTE. Las PARTES acuerdan que el plazo de cumplimiento de cada una de las obligaciones referidas en el numeral anterior se desplazará por un término de noventa y ocho (98) Días Calendario. (...)” subrayado fuera del texto

A partir de la inclusión de este periodo la Interventoría reportó el siguiente estado de avance de las actividades contratadas en el otrosí N. 20.

Tabla 7. Avance de actividades otrosí N. 20

Actividades Otrosí N. 20	Plazo otrosí N. 20	Fecha de inicio	Fecha de finalización (incluyendo 98 días EER COVID)	% Programado	% Ejecutado
Estudios y diseños				100%	100%
Tramites y licencias				100%	100%
Construcción (Total consolidado)				45%	62%
Construcción Puente peatonal El Rosario (Caldas)				100%	100%
Construcción Intersección a desnivel Postobón (Industriales)	17 meses	25/11/2019	31/07/2021	90%	94%
Construcción par vial Campoalegre				29%	51%
Intersección a desnivel El Jazmín	24 meses	28/10/2019	02/02/2022	52%	80%
Conectante entre Tarapacá I y Tarapacá II	24 meses	23/06/2020	28/09/2022	19%	38%

⁸ Enlace Aniscopio: <https://aniscopio.ani.gov.co/>

Actividades Otrosí N. 20	Plazo otrosí N. 20	Fecha de inicio	Fecha de finalización (incluyendo 98 días EER COVID)	% Programado	% Ejecutado
Segunda Calzada K24+550 al K25+400	24 meses	22/01/2020	29/04/2022	25%	39%
Total actividades otrosí N. 20				52%	66%

Fuente: Elaboración propia con base en el informe N. 29 del mes de junio de 2021 de los otrosíes 1 y 2 de la interventoría, aprobado por la ANI con radicado ANI N. 20214090822542 del 23 de julio de 2021

Según se evidencia en la anterior tabla, las actividades programadas en el marco de la ejecución del otrosí N. 20 se encuentran ejecutadas por encima de los porcentajes programados, de acuerdo con el total de actividades que se encuentra en un porcentaje de 66% de ejecución versus un 52% programado a junio de 2021, situación que no ha cambiado a agosto de 2021 según lo evidenciado en la auditoría; de igual forma, la Interventoría reportó en el informe del mismo periodo que en el mes de mayo de 2021 se disminuyó el rendimiento de la ejecución de las obras a causa de los problemas de orden público que se presentaron a nivel Nacional, sin embargo, a inicios del mes de junio se retomó gradualmente la ejecución de las actividades y no se presentan atrasos teniendo en cuenta los porcentajes de avance.

Otrosí N. 22 del 23 de diciembre de 2019

En el último plan de obras aprobado por la Interventoría mediante las comunicaciones 20204090321392 y 20204090321952 del 3 de abril de 2020, aún no se han incluido los 98 días de periodo especial otorgados al Concesionario por el reconocimiento del Evento Eximente de Responsabilidad por COVID-19; para este fin, el Concesionario ha presentado los ajustes correspondientes y la interventoría ha dado respuesta mediante los oficios 20214090088022 del 27 de enero de 2021, 20214090281712 del 12 de marzo de 2021 y 20214090535742 del 13 de mayo de 2021; sin embargo, a junio de 2021 no se tiene un nuevo plan de obras aprobado, situación que no ha cambiado a agosto de 2021 según lo evidenciado en la auditoría, por lo que se presenta a continuación, el seguimiento de las actividades según el plan de obras aprobado el 3 de abril de 2020.

Tabla 8. Avance de actividades otrosí N. 22

Actividades Otrosí N. 22	% Programado	% Ejecutado
Estudios y diseños	100%	100%
Actualización estudios y diseños fase III Retorno PR23+000, tramo Armenia - Pereira, sector Vereda Laguneta	100%	100%
Estudios y diseños fase III de la inestabilidad del talud km 9+800, tramo Par Vial - Romelia - Postrera, sector Vereda El Rodeo	100%	100%
Gestión, compensaciones y obligaciones ambientales	45%	8%
Intersección Jazmín	46%	11%
Ampliación Peaje Tarapacá II y Segunda Calzada	47%	9%
Conectante Tarapacá I y Tarapacá II	42%	4%
Gestión predial para adquirir los inmuebles requeridos para la ejecución de las obras contratadas otrosí N. 22	100%	100%

Actividades Otrosí N. 22	% Programado	% Ejecutado
Construcción (Total consolidado)	5%	0%
Construcción de la Segunda Calzada PR 25+400 – PR 26+250 (0,85 km) y Construcción del Puente Vehiculas Campoalegre	5%	2%
Rehabilitación (Total consolidado)	100%	100%
Mantenimiento periódico Variante Troncal de Occidente (VTO) y puente Campoalegre	100%	100%
Operación y mantenimiento rutinario tramo estadio Santa Rosa – Intersección El Jazmín	100%	100%
Total actividades otrosí N. 20	51%	20%

Fuente: Elaboración propia con base en el informe N. 29 del mes de junio de 2021 de los otrosíes 1 y 2 de la interventoría, aprobado por la ANI con radicado ANI N. 20214090822542 del 23 de julio de 2021

De acuerdo con lo reportado por la Interventoría no se presentan avances en la gestión, compensaciones y actividades ambientales visto que se encuentran pendientes dos actividades críticas que aún no se han terminado, denominadas i) *ubicación y aprobación de zona de establecimiento epifitas* y ii) *ubicación y aprobación de zona de establecimiento compensación forestal*, las cuales dependen de la búsqueda de la zona para llevar a cabo la compensación ambiental, así como la aprobación correspondiente por parte de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda (CARDER). Se evidenció que la Interventoría ha requerido se dé celeridad al proceso y se ha realizado el correspondiente seguimiento.

Teniendo en cuenta los retrasos en materia ambiental, según se reportó en la Tabla 8 se tiene un avance de actividades del 20% versus un 51% programado, se considera que de no superar con prontitud la situación respecto a las compensaciones forestales se podría generar alertas sobre un incumplimiento del Concesionario a las obligaciones contractuales en esta materia, establecidas en la cláusula primera numeral 2 del Otrosí N. 22 del 23 de diciembre de 2019, por lo que se recomienda continuar con el seguimiento que se ha venido realizando por parte de la Supervisión y de la Interventoría, para así también lograr que se actualice el cronograma de actividades teniendo en cuenta las situaciones que se han presentado en el proyecto y de ser el caso analizar la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio establecidos en la cláusula décima octava del Otrosí N. 22 del contrato de concesión No. 0113 de 1997, con el fin de que el Concesionario aplique oportunamente los correctivos correspondientes.

La única actividad de construcción incluida en el alcance contractual del otrosí N. 22 es la relacionada con la continuación de la segunda calzada entre el PR 25+400 y PR 26+250, que incluye el puente vehicular Campoalegre, la cual según el otrosí N. 22 tiene una duración de 24 meses y, según éste, su acta de inicio se debía suscribir el 23 de diciembre de 2020; sin embargo, la firma de ésta se vio retrasada por la emergencia sanitaria por COVID-19, por lo que finalmente se firmó el 20 de enero de 2021 y se iniciaron los trabajos el 27 de mayo de 2021, lo cual no se refleja en el porcentaje de la Tabla 8, de 2% ejecutado versus 5% programado, teniendo en cuenta que el plan de obras no ha sido actualizado de acuerdo con el periodo especial concebido al Concesionario por la ocurrencia del EER por COVID-19.

Respecto a la programación con la que se está haciendo seguimiento a la ejecución de actividades del otrosí N. 22, según se mencionó previamente es del 3 de abril de 2020, la cual no corresponde con la realidad actual del proyecto, teniendo en cuenta el periodo especial concedido al Concesionario y los requerimientos relacionados en las comunicaciones de la Interventoría; al respecto se recomienda actualizar el plan de obras del otrosí N. 22 lo antes posible, teniendo en cuenta que este hecho podría generar falencias en el control del avance de actividades, por lo que la situación podría llegar a generar una alerta sobre el riesgo *GCSP-06 Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos*, identificado por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, teniendo en cuenta que la remuneración del Concesionario se encuentra vinculada a los avances en obra.

La Entidad ha identificado en el mapa de riesgos, que *el riesgo afecta la imagen de la entidad internamente; de conocimiento general a nivel interno, junta directiva, accionistas y/o de proveedores*; adicionalmente es importante mencionar que en este proyecto ya se han materializado hallazgos por parte de los entes de control, relacionados con los controles realizados por la Interventoría y la Supervisión a las obras en ejecución y su finalización, según se detallará en la sección 8.1, en la vigencia 2017 la Contraloría General de la República (CGR) formuló un hallazgo relacionado con las actas de terminación de las actividades del adicional N. 7 del Contrato de Concesión, por lo que se recomienda a la Supervisión liderar la gestión que corresponda para que se actualice el cronograma con el que se está haciendo seguimiento a las actividades del otrosí N. 22, con el fin de evitar situaciones de seguimiento contractual inadecuado.

Por otra parte, en relación con la gestión predial incluida en el alcance del otrosí N. 22, es importante mencionar que en la comunicación 2021409062985 del 8 de junio de 2021 la Interventoría comunicó al Concesionario la no objeción de un plazo de cura de 60 días para finalizar las actividades de gestión predial previstas en este otrosí; de acuerdo con lo señalado por la Supervisión del proyecto en la entrevista de auditoría, en la Tabla 8 se reporta un avance del 100% debido a que el Concesionario finalizó esta actividad y ya se tiene un informe en revisión por parte de la Interventoría, sin embargo, a agosto de 2021, no se tiene una comunicación oficial del cierre del periodo de cura, por lo que se recomienda a la Supervisión gestionar lo pertinente al respecto.

Otrosí N. 23 del 24 de diciembre de 2020

Una vez suscrito el otrosí N. 23 en diciembre de 2020, el Concesionario remitió la programación de actividades correspondientes a esta modificación contractual en los oficios D-3316-21 y D-3348-21 de los días 8 y 12 de marzo de 2021, a lo cual la Interventoría respondió con el oficio 20214090302032 del 17 de marzo de 2021 realizando las observaciones pertinentes, en consecuencia el Concesionario ha respondido oportunamente mediante comunicaciones subsanando o justificando las observaciones; sin embargo, a junio de 2021 no se tiene aún un cronograma aprobado por parte de la Interventoría, situación que no ha cambiado a agosto de 2021 según lo evidenciado en la auditoría, por lo que ésta reporta el estado de avance de las actividades del otrosí N. 23 de acuerdo con los

plazos globales establecidos en la cláusula segunda de este documento, según se presenta a continuación.

Tabla 9. Avance de actividades otrosí N. 23

Actividades Otrosí N. 23	Plazo Programado	% Ejecutado
Estudios y diseños		
Estudios y diseños de la intersección a desnivel Km 29, acceso al aeropuerto Aerocafé		
a. Diseño intersección desnivel acceso a Aerocafé	12 meses	0%
b. Diseños puente Cameguada (2)		0%
Estudios y diseños segunda calzada variante La Paz (Chinchiná, Caldas)	12 meses	0%
Construcción		
Construcción estabilización y protección del talud localizado en el PR9+800 margen derecha de la ruta 29RSE.	12 meses	10,28%
Instalación tubería de 36" – Intersección a desnivel el Jazmín	3 meses	100%
Compensaciones ambientales, traslado de epífitas, requerimientos, permisos de arqueología y obligaciones ambientales. Valor estimado adicional al contrato en el otrosí 22	12 meses	0%
Iluminación – restablecimiento del sistema de iluminación tramo Manizales – La Ye		
Suministro en instalación: luminarias y postes (faltantes) tramo Manizales – La Ye	6 meses	65,4%
Mantenimiento preventivo (Rutinario anual)	Hasta 31/12/2021	0%
Mantenimiento correctivo consumo de energía	Hasta 31/12/2021	0%
Operación y mantenimiento rutinario		
Operación y mantenimiento rutinario VTO Sector Jazmín-Chinchiná del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	1/01/2021 – 31/12/2021	50%
Variante La Paz	31/12/2021	0%

Fuente: Elaboración propia con base en el informe N. 6 del mes de junio de 2021 del otrosí 3 de la interventoría aprobado por la ANI con radicado ANI N. 20214090827062 del 26h de julio de 2021

Respecto a esta programación, teniendo en cuenta que ninguno de los plazos globales se ha finalizado, se afirmarí que el Concesionario está cumpliendo con las actividades estipuladas. Es importante mencionar que según el informe de la Interventoría las actividades de estudios y diseños se encuentran en ejecución; a junio de 2021 se han realizado las actividades de topografía y se están realizando los diseños, sin embargo, visto que no se tiene un primer producto entregado se consigna un avance del 0% en estas actividades, situación que no ha cambiado a agosto de 2021 según lo evidenciado en la auditoría; respecto a los controles que lleva a cabo la Supervisión y la Interventoría en relación con estas actividades, se recomienda contar con un cronograma aprobado en donde sea posible tener un control de porcentaje programado versus ejecutado, con el fin de no incurrir en deficiencias en el control de la ejecución de lo planeado.

Adicionalmente, en el caso de no tener un control adecuado sobre el estado de avance y posterior finalización de las actividades estipuladas contractualmente podría llevar a generar alertas sobre el riesgo *GCSP-06 Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control*,

debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos, identificado por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, teniendo en cuenta que la remuneración del Concesionario se encuentra vinculada a los avances en obra según establecido en la cláusula quinta del otrosí N. 23 del 24 de diciembre de 2021 y la cláusula primera del otrosí N. 24 del 12 de julio de 2021.

5.1.1 Conclusiones sobre el estado de ejecución de obras adicionales otrosíes 20, 22 y 23

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El contrato de concesión se encuentra en etapa de operación y mantenimiento desde el año 2009 y actualmente se están ejecutando actividades adicionales acordadas en las modificaciones contractuales suscritas desde 2018.
2. El avance de las actividades del otrosí N. 20 es del 66% contra un programado del 52% a junio de 2021, superando el avance programado, a la fecha la Interventoría no ha identificado alertas respecto a los tiempos de cumplimiento de las actividades del otrosí N. 20.
3. El avance de las actividades del otrosí N. 22 es del 20% contra un programado del 51% a junio de 2021, lo cual representa un atraso del 31% el cual se presenta a causa de la gestión ambiental correspondiente a esta modificación contractual; sin embargo, este avance se está realizando con base en una programación de obra que aún no tiene en cuenta el periodo especial concedido al concesionario por el reconocimiento de la emergencia sanitaria por COVID-19 como EER, según el acuerdo suscrito al respecto en octubre de 2020.
4. Las actividades del otrosí N. 23 del 24 de diciembre de 2020 a agosto de 2021 no cuentan con un cronograma de obra aprobado en el que se pueda hacer seguimiento del porcentaje programado versus el ejecutado, por lo que se recomienda acordar un cronograma de seguimiento con el fin de asegurar un control adecuado de la ejecución del contrato de concesión N. 0113 de 1997.
5. A pesar de que no se tenga un cronograma aprobado para las actividades del otrosí N. 23, la Interventoría realiza el control de ejecución de las actividades en función de los plazos globales establecidos contractualmente y no ha generado alertas respecto al cumplimiento del objeto contractual.
6. Durante la auditoría se evidenciaron situaciones que generan alertas respecto al cumplimiento por parte del Concesionario en materia de obligaciones ambientales acordadas en la suscripción del Otrosí N. 22, teniendo en cuenta que a la fecha se encuentra un avance del 8% ejecutado contra un 45% programado en la actividad de gestión, compensaciones y obligaciones ambientales.
7. Durante la auditoría se evidenciaron situaciones que generan alertas tempranas respecto al riesgo *GCSP-06 Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en*

las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos, teniendo en cuenta que el otrosí 22 cuenta con un plan de obras aprobado que no se ajusta a las modificaciones que ha tenido el proyecto desde abril de 2020 y el otrosí 23 no cuenta con un cronograma aprobado habiendo transcurrido 8 meses desde su suscripción. Las alertas se generan debido a que la remuneración del Concesionario se encuentra vinculada a los avances en obra.

5.2 Verificación de las acciones implementadas e impactos en el proyecto, a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19

La presente sección se realiza en el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como de los impactos de la pandemia en el proyecto.

Inicialmente se realiza la verificación de lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 498 del 13 de abril de 2020 y en las Circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 2020100000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, pues en estos documentos se establecieron medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19.

En segundo lugar, se expone la gestión derivada de los acuerdos a los que el Concesionario se ha adherido con ocasión de la pandemia, que para el presente caso correspondería únicamente al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de Infraestructura* de octubre de 2020.

5.2.1 Protocolo de trabajo en condiciones seguras para una operación y mantenimiento que permitan la prestación del servicio de transporte en el corredor vial

El párrafo primero del artículo segundo de la Resolución 471 *“Por la cual se establece como medida transitoria la suspensión de términos en las actuaciones administrativas y contractuales que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas, por motivos de salud pública”* del 22 de marzo de 2020 estableció la continuidad de la operación y mantenimiento de los corredores viales a cargo de la ANI con la implementación de un protocolo de trabajo en condiciones seguras, así:

“(…) La anterior suspensión no incluye las obligaciones de operación de carreteras, puertos, aeropuertos y red férrea, ni de las obligaciones de mantenimiento esenciales para la prestación del servicio de transporte, para cuya ejecución el Concesionario deberá establecer un protocolo de trabajo en condiciones seguras, basado en los parámetros establecidos por el Gobierno Nacional. La suspensión

tampoco incluye la atención de sitios inestables y cualquier otra actividad que garantice la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad.” (Subrayado fuera de texto)

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó a la Interventoría el protocolo de actuación frente al COVID-19 a través del oficio con radicado ANI N. 20204090389972 del 4 de mayo de 2020, en el cual remitió el documento *PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD PARA LA PREVENCIÓN DEL CONTAGIO DEL VIRUS RESPONSABLE DE LA ENFERMEDAD COVID-19*,⁹ en donde se detallaron los protocolos de bioseguridad para llevar a cabo el trabajo en condiciones seguras, el cual obtuvo respuesta y visto bueno de la Interventoría el 15 de mayo de 2020 con el radicado ANI No. 20204090426492.

Respecto al control por parte de la Interventoría a la aplicación del protocolo presentado por el Concesionario, se evidenció seguimiento y retroalimentación diaria a las acciones implementadas por este último, con base en los reportes diarios para los días del 23 al 27 de marzo de 2020¹⁰; también el Concesionario realizó informes semanales en el formato GCSP-F-292 según se verificó en las semanas del 26 de junio al 2 de julio, y en los periodos del 3 al 9 de julio, 10 al 16 de julio y 24 al 30 de julio.¹¹

5.2.2 Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 498 “*Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública*”. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser revisado por las interventorías, así:

“ARTÍCULO PRIMERO. REACTIVACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. A efectos de dar cumplimiento a lo establecido en los numerales 18 y 20 del artículo 3° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020, los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea deberán remitir a la Interventoría y a la Agencia Nacional de Infraestructura, dentro de los tres (03) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Resolución, el Plan de Reactivación de Obras en el marco de la Emergencia Económica, Social y Económica decretada por el Gobierno Nacional.

El Plan de Reactivación de Obras deberá contener como mínimo: (i) La identificación de las actividades e intervenciones que reactivarán y ejecutarán durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, (ii) el cronograma y plazos máximos de ejecución de las actividades e intervenciones a reactivar, (iii) el personal asociado a las actividades que se reactivarán y (iv) el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular Conjunta No. 03 del 08 de

⁹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁰ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

¹¹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

abril de 2020 suscrita por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

Las Interventorías deberán emitir concepto de no objeción al Plan de Reactivación de Obras, dentro de los dos (02) días siguientes a su radicación por parte de los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea, el cual, una vez emitido, será puesto en conocimiento por parte de la Agencia al Concesionario o Contratista de Obra, mediante comunicación que será requisito indispensable para la reactivación de las intervenciones y que hará obligatorio el Plan de Reactivación de Obras.”

Al respecto, se evidenció que en la comunicación con radicado ANI N. 20204090351102 del 16 de abril de 2020 el Concesionario remitió el plan de reactivación de obras al cual la Interventoría, posteriormente a la resolución de algunas observaciones, emitió concepto de No Objeción a través de la comunicación 20204090350812 del 16 de abril de 2020. Luego de la no objeción del plan de reactivación de obras, la Interventoría comunicó este hecho a la ANI, y en la primera semana del mes de mayo se reanudaron las actividades objeto del otrosí N. 20 y 22. La reactivación de obras no aplica para lo acordado a través del otrosí N. 23, debido a que esta modificación contractual se suscribió en diciembre de 2020.

Por otro lado, mediante Resolución No. 618 del 31 de mayo de 2020 se derogaron las Resoluciones 471 del 22 de marzo de 2020 y 498 del 13 de abril de 2020, citadas líneas arriba, reactivando todas las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario que fueron suspendidas inicialmente con ocasión de la emergencia sanitaria, tales como los planes de obra.

5.2.3 Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI

En primer lugar, a través de la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020 la ANI impartió lineamientos adicionales para evitar el contagio y propagación del COVID-19, dentro de los cuales se solicitó a todos los concesionarios e interventorías *“Entregar un informe diario a la Agencia Nacional de Infraestructura sobre la implementación de las medidas, divulgación de la información y reporte de situaciones relevantes.”*

En la ejecución de la auditoría, la Supervisión envió a la Oficina de Control Interno a través de correo electrónico, ejemplos del *Reporte Autopistas del Café – Medidas ante la presencia de COVID-19 en el país* diarios correspondientes a los días 23 al 27 de marzo de 2020¹², asociados al control realizado en materia de bioseguridad y reportes de novedades con ocasión del COVID-19 en los frentes de trabajo que no se suspendieron. Lo anterior, permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular citada.

Asimismo, a través de esta Circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web,*

¹² Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.” Al respecto, se evidenció que en la página web del Concesionario¹³ se presenta información sobre las medidas preventivas implementadas para evitar el contagio del COVID-19, sin embargo, en la página web de la Interventoría¹⁴ no se tiene información relacionada con este tema, por lo que se recomienda a la Interventoría incluir este contenido en su página web.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 2020100000164 del 8 de abril de 2020, la ANI estableció “(...) medidas de bioseguridad aplicables en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”. A través de esta Circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y seguimiento a dichas medidas, para lo cual deben remitir a la Entidad un informe semanal de seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

En la auditoría la Interventoría del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados por el Concesionario y la Interventoría a partir de las semanas entre el 26 de junio al 30 de julio de 2020¹⁵; adicionalmente según se evidenció durante las entrevistas realizadas durante la auditoría, la Interventoría carga esta información en la plataforma ANISCOPIO, envía reportes a la Supervisión y consolida lo correspondiente en el informe mensual.

El cargue de información en la plataforma ANISCOPIO demuestra cumplimiento de lo establecido en la Circular No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, mediante la que la ANI informó que:

“Con el fin de sistematizar los datos derivados de la aplicación del protocolo de bioseguridad, la Agencia desarrolló una herramienta tecnológica que permitirá a las interventorías consolidar semanalmente la información referente a las diferentes medidas implementadas por las concesiones en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad de cada uno de los proyectos, de una manera más eficiente y práctica. Esta herramienta también permitirá el reporte de situaciones relevantes, y la generación de reportes de manera más expedita y organizada.

El Módulo “Reportar Covid-19” se encuentra disponible a partir del 26 de mayo de 2020, en el sistema de información de ANISCOPIO que reposa en la página principal de la Agencia Nacional de Infraestructura, para el uso de las Interventorías de los proyectos de infraestructura de todos los modos de transporte (...).”

Asimismo, en la auditoría se evidenció el seguimiento correspondiente por parte de la Supervisión.

¹³ La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <https://autopistasdelcafe.com/>

¹⁴ La página web de la Interventoría se puede consultar a través del link <https://consorciodesarrollovia.com/>

¹⁵ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

5.2.4 Impactos derivados de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19

En la auditoría la Supervisión del proyecto expuso las consideraciones que han sido evaluadas respecto a las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional en el marco de la emergencia sanitaria que han implicado la suspensión de actividades de operación y financieras que impactan la ejecución de los Contratos de Concesión. En particular, para el proyecto Armenia Pereira Manzales se han identificado los impactos que se detallan a continuación.

Ingreso Mínimo Garantizado

Como se ha mencionado anteriormente, las medidas del Gobierno Nacional realizadas a través de la declaración de emergencia económica, social y ecológica dada mediante los Decretos N° 457 y 482 de marzo de 2020, N° 531, 569, 593 de abril de 2020 y N° 637 del 6 de mayo de 2020, los cuales mantuvieron las medidas restrictivas adoptadas por el Gobierno Nacional en atención a la medida de aislamiento preventivo obligatorio promulgado en todo el territorio Nacional, prorrogado hasta el 01 de junio de 2020, y la exención del cobro de peajes promulgado desde el 20 de marzo de 2020 hasta el 31 de mayo de 2020, generó una disminución del recaudo del proyecto con lo que se tuvieron disminuciones en el recaudo de la Concesión, respecto a lo esperado para el año 2020, lo cual está determinado en la cláusula sexta del otrosí N. 7 del 15 de junio de 2005, según se cita a continuación:

*“(…) **CLAUSULA SEXTA. NUEVA LINEA DE INGRESO.** Las partes acuerdan en modificar la **GARANTÍA DE INGRESO MÍNIMO** pactada en el Contrato Principal N. 0113 de 1997 y en el Contrato Adicional Modificadorio del 16 de junio de 2000 que forma parte del Anexo N. 1 al Acta de Acuerdo el 18 de abril de 2000, para todas y cada una de las estaciones del Proyecto Vial. En tal sentido, los ingresos necesarios para la ejecución del proyecto son los que se establecen a continuación y están soportados en los recaudos de peajes y adicionalmente en los soportes de liquidez que se establecen en el Fondo de Contingencias (Ley 448 de 1998, Ley 185 de 1995 y Decreto N. 423 de 2001) y están dado por la siguiente **LINEA DE INGRESOS**, expresada en millones de pesos de septiembre de 1996, para el Concesionario:*

AÑO	2004	2005	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VALOR	\$30.874	\$31.337	\$32.923	\$33.433	\$ 34.444	\$34.960	\$35.485	\$36.017	\$36.557
AÑO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
VALOR	\$37.200	\$37.863	\$38.455	\$39.055	\$39.666	\$40.286	\$40.916	\$41.555	

(…)”

Con base en esta cláusula contractual se observa que la línea de ingreso para el año 2020 es de 40.916 millones de pesos constantes de 1996, sin embargo, el valor total recaudado en el año 2020 fue de 37.759.107.693,66 pesos constantes de 1996, por lo que se presentó un déficit de recaudo de 3.156.892.306,34 pesos constantes de 1996, lo cual corresponde a un valor indexado de \$13.048.158.830,43 pesos m/cte de acuerdo con el acta de recaudo remitida por la Interventoría con radicado ANI N. 20214090099352 del 29 de enero de 2021.

Ante este hecho, la Interventoría mediante comunicación 20214090097892 del 29 de enero de 2021 emitió el concepto de *Recursos disponibles para pago de garantía de ingreso 2020*, realizando el

siguiente balance de las subcuentas pesaje La María y excedentes INCO con el fin de establecer los recursos disponibles para compensar el riesgo materializado respecto a la obtención de la línea de ingreso mínimo garantizado de 2020, en donde se concluye lo siguiente:

“(…) En resumen, los saldos a 31 de diciembre de 2020 suman \$ 108.684.538.065,03 pesos M/Cte y los valores comprometidos de estas subcuentas alcanzan la cifra proyectada de 98.644.412.227,67 pesos M/Cte:

Descripción de saldo	Valor
Subcuenta Excedentes Inco	71.156.262.231,27
Subcuenta Estación de Pesaje la María	37.528.275.833,76
Total Saldo Disponible Fiducia	108.684.538.065,03
Compromisos Adquiridos Concesionario	Saldos por pagar
Obras y diseños Otrosí 20	60.145.634.477,00
Obras y diseños Otrosí 22	18.764.398.509,56
Obras y diseños Otrosí 23	8.343.392.325,11
Total Saldo por pagar Concesionario	87.253.425.311,67
Compromisos Adquiridos Interventoría	Saldos por pagar
Contrato Básico	3.900.271.115,93
Otrosí 1	451.413.661,00
Otrosí 2	1.725.686.000,00
Otrosí 3	697.578.000,00
Total saldo por pagar interventoría	6.774.948.776,93
Recursos pendientes definición DTN ¹⁶	4.386.959.257,65
Rendimientos financieros definición DTN	229.078.881,42
Total recursos No Disponibles	4.616.038.139,07
Total recursos comprometidos	98.644.412.227,67
Saldo disponible para pagar IMG 2020	10.040.125.837,36

En conclusión, el saldo disponible para pagar el déficit por concepto de garantía de ingreso del año 2020 es de DIEZ MIL CUARENTA MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS CON TREINTA Y SEIS CENTAVOS (\$10.040.125.837,36) M/CTE.

(…)”

¹⁶ Estos recursos hacen referencia, según expresado por la Interventoría, a lo siguiente: *se debe tener en cuenta que el valor que fue trasladado desde las subcuentas San Peregrino, Minitas, El Roble, Variante Sur, Obras 14.000 millones, y Obras A y B, dado que según concepto previo de la ANI estos valores deben devolverse al tesoro de la nación. El valor trasladado suma un total de \$4.386.959.257,65. De igual manera se calcularon los rendimientos que estos recursos han generado dentro de la subcuenta Excedentes y se procede a descontar dicho valor, cuya suma se calcula en \$ 229.078.881,42 con corte a 31 de diciembre de 2020.*

De acuerdo con el concepto de la Interventoría, mediante el radicado ANI N. 20215000031881 del 8 de febrero de 2021, la ANI solicitó a la Fiducia realizar el traslado de estos recursos a la cuenta principal con el fin de pagar en parte el déficit presentado en 2021, y adicionalmente se autorizó trasladar los rendimientos financieros de la subcuenta excedentes INCO y de la subcuenta la María por valor de \$337.636.019,36 pesos m/cte, con lo que quedaba un saldo pendiente por pagar de 2.670.396.973,61 pesos m/cte.

Dicho saldo fue uno de los objetivos de la suscripción del otrosí N. 24 del 12 de julio de 2021 en donde se estipuló la liberación de los recursos disponibles no comprometidos destinados a la adquisición predial relacionada con las actividades de los otrosíes N. 20 y 22, lo cual se realizó mediante la comunicación enviada por la ANI a la Fiduciaria con radicado ANI N. 20215000218611 del 20 de julio de 2021, en donde se solicitó:

“(…) para efectos de poder compensar el riesgo materializado respecto de la obtención de la línea de ingreso garantizado para el 2020, se solicita el traslado de DOS MIL SEISCIENTOS SETENTA MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y TRES PESOS CON SESENTA Y UN CENTAVOS (\$ 2.670.396.973,61) M/CTE. de la subcuenta “P.A. AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A. EXCEDENTES INCO” a la cuenta principal “P.A. AUTOPISTAS DEL CAFÉ” Banco Davivienda Cuenta corriente No. 1260-6999-8485. (...)”

Es importante mencionar, que de acuerdo con el recaudo que se ha presentado hasta julio de 2021 en el proyecto según la reactivación económica del país, la Interventoría manifestó que de acuerdo con el recaudo mensual presentado en la sección 7.2.4 del informe mensual del mes de junio de 2021, el recaudo acumulado es de 22.879 millones lo que constituye el 44,7% del IMG del año de 2021 que asciende a 41.555 millones de pesos constantes de septiembre de 1996, con lo que la Interventoría concluye que los volúmenes de tráfico hasta el momento están por encima de la línea de ingreso mensual, en consecuencia posiblemente en la vigencia 2021 no se presentará un déficit en el recaudo.

Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020

Según se ha mencionado previamente el Concesionario Autopistas del Café S.A. se adhirió en octubre de 2020 al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de Infraestructura* y hace parte de éste, acuerdo que considera aspectos relacionados con i) afectaciones en plazo, lo cual se ha manifestado en el contrato de concesión N. 0113 de 1997 en lo relacionado con la reformulación del cronograma relacionado con los diseños y obras del otrosí N. 20, así como en el cronograma de las actividades del otrosí N. 22 que está en proceso de aprobación por parte de la Interventoría a agosto de 2021, ii) costos ociosos, los cuales han sido estimados por el Concesionario y la Interventoría, y actualmente se encuentran en aprobación por parte de la ANI quien ha solicitado una consultoría por parte de la Sociedad Colombiana de Ingenieros según se detalla más adelante iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad, los cuales han sido asumidos por el Concesionario según estipulado en el *Acuerdo* y de iv) un procedimiento respecto a

eventuales solicitudes futuras de EER relacionados con el COVID-19, ante lo cual el Concesionario no ha realizado nuevas solicitudes de reconocimientos de EER a agosto de 2021.

Según lo anterior, de acuerdo con lo expresado por el Concesionario a la Interventoría en el oficio 20204091162862 del 19 de noviembre de 2020, éste remitió el informe que soporta los costos ociosos correspondientes a equipos, personal y gastos administrativos dispuestos por el Concesionario para la ejecución de las obras, respecto a lo cual se tiene la siguiente trazabilidad de revisión por parte de la Interventoría y el Concesionario:

Tabla 10. Trazabilidad costos ociosos EER COVID-19

Comunicación	Asunto	Emisor
20204091162862 del 19 de noviembre de 2020	Su oficio ANI 20205000335711, R-003041. Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID - 19.	Concesionario
20204091211792 del 1 de diciembre de 2020	Concepto técnico de interventoría frente a la comunicación D-2755-20 del 19 de noviembre de 2020, oficio ANI 2020-500-033571-1 Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID – 19, correspondiente a los costos ociosos.	Interventoría
20204091211882 del 1 de diciembre de 2020	Concepto técnico de interventoría frente a la comunicación D-2755-20 del 19 de noviembre de 2020, oficio ANI 2020-500-033571-1 Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID – 19, correspondiente a los costos ociosos.	Interventoría
20204091269942 del 16 de diciembre de 2020	Su oficio CINP-437-1366-4216, R-3212. Concepto técnico de interventoría frente a la comunicación D-2755-20 del 19 de noviembre de 2020, oficio ANI 2020-500-033571-1 Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID 19, correspondiente a los costos ociosos.	Concesionario
20204091306082 del 23 de diciembre de 2020	Concepto técnico de interventoría frente a la comunicación D-2755-20 del 19 de noviembre de 2020, oficio ANI 2020-500-033571-1 Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID – 19, correspondiente a los costos ociosos.	Interventoría
20214090054742 del 19 de enero de 2021	Concepto técnico de interventoría frente a la comunicación D-2755-20, oficio ANI 2020-500-033571-1 Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID 19, correspondiente a los costos ociosos.	Concesionario
20215000059201 del 2 de marzo de 2021	Respuesta a su comunicación “Concepto técnico de interventoría frente a la comunicación D-2755-20, oficio ANI 2020-500-033571-1 Remisión acuerdo No. 1 Evento Eximente de Responsabilidad COVID 19, correspondiente a los costos ociosos” con radicado ANI No 20214090054742 del 19 de enero de 2021. Proyecto Desarrollo Vial Armenia Pereira Manizales. Contrato de Concesión No. 0113 de 1997	ANI

Fuente: Elaboración propia con base en las comunicaciones citadas

En la última comunicación del Concesionario del 19 de enero de 2021 éste solicita le sea pagado por valor de costos ociosos un total de 1.127.996.150 de pesos, según las comunicaciones de la Interventoría, sin embargo, en la última comunicación reportada en la tabla anterior, la ANI comunicó lo siguiente:

“(…) La Agencia Nacional de Infraestructura informa que está en proceso de solicitar a la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI), Centro Consultivo del Gobierno Nacional declarado por la ley 46 de 1904, que defina la metodología más adecuada a emplear por la ANI y las Interventorías para poder

establecer los eventuales Costos Ociosos a reconocer en virtud del acuerdo alcanzado. Una vez se ejecute la consultoría con la SCI, se dará a conocer lineamiento para que se tenga en cuenta el mismo, y de ser el caso se complemente la información allegada por parte del Concesionario e Interventoría y así continuar con el trámite de la solicitud de reconocimiento de Costos Ociosos que presentó el Concesionario. (...)

Por lo que a agosto de 2021 se está a la espera de los lineamientos producto de la consultoría con la Sociedad Colombiana de Ingenieros para determinar el valor de los costos ociosos estipulados en el acuerdo mencionado.

5.2.5 Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas e impactos a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que el Concesionario Autopistas del Café S.A. ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las diferentes actividades constructivas, así como la operación y mantenimiento del corredor vial Armenia Pereira Manizales, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Consorcio Desarrollo Vial.
2. El Concesionario Autopistas del Café S.A. presentó un plan de reactivación de obras de acuerdo con la Resolución No. 498 del 13 de abril de 2020 para las actividades donde esto aplicaba, correspondientes a los otrosíes 20 y 22.
3. Se evidenció que el Concesionario Autopistas del Café S.A. y la interventoría Consorcio Desarrollo Vial han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las Circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, a los cuales les ha hecho seguimiento la Supervisión.
4. Con ocasión de la emergencia sanitaria, el recaudo del proyecto en la vigencia 2020 no alcanzó la línea mínima de ingreso estimada contractualmente para el año 2020, por lo que se suscribió el otrosí N. 24 con el fin de poder cubrir el déficit de ingreso con los excedentes de la subcuenta INCO, los rendimientos de esta subcuenta y los recursos disponibles no comprometidos de la adquisición predial relacionada con las actividades de los otrosíes N. 20 y 22.
5. La ANI y los Concesionarios de los proyectos carreteros a cargo de la Entidad realizaron mesas de trabajo para definir cómo gestionar el riesgo derivado de la presencia del COVID-19. Como resultado, se suscribió un acuerdo entre las partes el pasado 05 de octubre de 2020, el cual fue firmado el 14 de octubre de 2020 por el Concesionario Autopistas del Café S.A. y lo estipulado en este acuerdo se plasmó en el último plan de obras aprobado para el otrosí N. 20. No se evidenció que el Concesionario se haya adherido a acuerdos posteriores moderados por la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

6. Se tiene pendiente definir lo correspondiente a costos ociosos estipulado en el acuerdo, el Concesionario está requiriendo un valor de 1.127 millones de pesos a lo cual la ANI solicitó una consultoría a la Sociedad Colombiana de Ingenieros con el fin de establecer los lineamientos para el cálculo de esta cifra.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) al Consorcio Desarrollo Vial, en julio de 2021:

Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	10	10
02	Gestión Técnica	21	21
03	Gestión Financiera	15	15
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de aforos y recaudo	16	16
06	Gestión Ambiental	7	7
07	Gestión Social	8	8
08	Gestión Predial	11	11

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; tales como la vinculación de personal adicional al mínimo requerido contractualmente.

Se identificaron oportunidades de mejora durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que se formulan a manera de **Recomendaciones** en la sección 9.3.2, en particular, con relación a los aspectos que se detallan a continuación:

- Postes S.O.S.: de acuerdo con el análisis de efectividad presentado en la sección 8.1 para el plan de mejoramiento del hallazgo 1154-7, formulado por la Contraloría General de la República (CGR) en la auditoría especial de la vigencia 2017, se concluye que a agosto de 2021 no se ha dado claridad respecto a la solución implementada frente a la ejecución parcial de los postes S.O.S. en el contrato de concesión N. 0113 de 1997. Al respecto se evidenció, que en el desarrollo del plan de mejoramiento para este hallazgo la Interventoría emitió el concepto 20194090337022 del 2 de abril de 2019 en donde se señaló lo siguiente:

“(…)5. Conforme a lo anterior, para esta interventoría es claro que las obligaciones de instalar y reponer los Postes S.O.S., dentro de los plazos acordados por las partes es de obligatorio cumplimiento para la Concesionaria y no se trata de un mero riesgo asumido por Autopistas del Café (…)”

Lo cual se concluyó con el cálculo del valor a reembolsar de los postes no instalados, reembolso que se efectuó; sin embargo, con base en los documentos contractuales vigentes se podría llegar a concluir que la obligación de instalación de postes no se habría cumplido a cabalidad.

En relación con este tema, según se detallará en la sección 8.2, en julio de 2021 la CGR dio apertura a una indagación preliminar por esta situación, por lo cual, se recomienda realizar el seguimiento correspondiente, teniendo en cuenta que, la posible controversia que se está presentando con la ejecución de esta obligación contractual ha dado lugar a hallazgos de los Entes de Control en el desarrollo del Contrato de Concesión.

- Gestión ambiental otrosí N. 22: teniendo en cuenta lo expuesto en la sección 5.1 en relación con el estado de avance de las actividades contratadas en el otrosí N. 22, se evidenció que las actividades ambientales tienen un avance ejecutado del 8% contra un avance programado del 45% y constituye el mayor atraso en las actividades del otrosí N. 22, se recomienda aunar esfuerzos con el Concesionario, si es posible, para dar celeridad a los trámites pendientes con la Corporación Autónoma Regional de Risaralda (CARDER).
- Báscula estación de pesaje Calarcá: se recomienda verificar la instalación de la cámara de visualización de la báscula en las condiciones del contrato de interventoría N. VGC 495 de 2018, es decir que, en la visualización de cada estación de báscula debe incluirse tanto una panorámica de la instalación como el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) simultáneo con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula, (subrayado fuera del texto) visto que durante la auditoría se evidenció en la comunicación 20214090975212 del 26 de agosto de 2021, que la Interventoría informó a la ANI que se tiene la transmisión en tiempo real con equipos independientes del Concesionario para la Entidad por la página web de la Interventoría, según se evidenció para las cámaras de los peajes de la Concesión durante la entrevista de auditoría y lo cual acreditaría el cumplimiento de este requerimiento en el plan de cargas del Contrato de Interventoría.

El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en el anexo 4 y las conclusiones luego de adelantar la evaluación se muestran en la sección 9.1.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo relacionado con la función de la Supervisión del proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *“Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e

Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción”*, se evidenció que, en términos generales, la Supervisión del proyecto cumple con sus funciones.

De acuerdo con los aspectos revisados durante el desarrollo de la auditoría se tienen las siguientes **Recomendaciones** para la Supervisión:

1. En relación con la información revisada en la auditoría y según reportado en la sección 4.1, el Contrato de Interventoría N. VGC 495 de 2018 no cuenta con un sitio web gestionado por la ANI (v.g. SECOP, página de la ANI) en donde se tenga el documento del contrato de interventoría firmado por las partes y sus correspondientes anexos, según lo estipulado en el artículo 2.1.1.2.1.8 del Decreto 1081 de 2015 *Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la Republica*, según se cita a continuación:

“(…) Artículo 2.1.1.2.1.8. Publicación de la ejecución de contratos. Para efectos del cumplimiento de la obligación contenida en el literal g) del artículo 11 de la Ley 1712 de 2014, relativa a la información sobre la ejecución de contratos, el sujeto obligado debe publicar las aprobaciones, autorizaciones, requerimientos o informes del supervisor o del interventor, que prueben la ejecución del contrato. (...)”

A su vez se cita a continuación el literal g) del artículo 11 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*:

“(…) ARTÍCULO 11. Información mínima obligatoria respecto a servicios, procedimientos y funcionamiento del sujeto obligado. Todo sujeto obligado deberá publicar la siguiente información mínima obligatoria de manera proactiva (...)”

“(…) g) Sus procedimientos, lineamientos, políticas en materia de adquisiciones y compras, así como todos los datos de adjudicación y ejecución de contratos, incluidos concursos y licitaciones (...)”

Se considera que no contar con este recurso iría en contra de los *principios de la transparencia y acceso a la información pública* que se estipulan en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, en particular el siguiente:

“(…) Artículo 3. Otros principios de la transparencia y acceso a la información pública. En la interpretación del derecho de acceso a la información se deberá adoptar un criterio de razonabilidad y proporcionalidad, así como aplicar los siguientes principios: (...)”

“(…) Principio de la divulgación proactiva de la información. El derecho de acceso a la información no radica únicamente en la obligación de dar respuesta a las peticiones de la sociedad, sino también en el deber de los sujetos obligados de promover y generar una cultura de transparencia, lo que conlleva la obligación de publicar y divulgar documentos y archivos que plasman la actividad estatal y de interés público, de forma rutinaria y proactiva, actualizada, accesible y comprensible, atendiendo a límites razonables del talento humano y recursos físicos y financieros.(...)”

Durante la socialización del presente informe de auditoría la Supervisión expuso su posición respecto a las consideraciones expuestas en esta sección, a través de correo electrónico del 27 de agosto de 2021,¹⁷ de la siguiente manera:

*“(…) **Respuesta:** frente al requerimiento de control Interno se solicitó el apoyo a la Gerencia de Contratación quien tiene a cargo las funciones del cargue y publicación de los contratos en la plataforma SECOP informando como se evidencia en correo adjunto, allí en la pestaña ejecución del contrato se encuentran los documentos respectivos y otrosíes.*

“(…)la consulta del contrato VGC 495 de 2018, derivado del proceso VJ-VGC-CM-007-2018, suscrito con el contratista CONSORCIO DESARROLLO VIAL.

Pero no es posible remitir una URL que dirija directamente al proceso de contratación, toda vez que la plataforma transaccional SECOP II no lo permite, como si lo hace el SECOP I.

Para la consulta de este proceso, deberán ir a la página del SECOP II.

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE>

y realizar la consulta mediante el buscador de la plataforma.

En el contrato de este proceso, podrán consultar los documentos requeridos por control interno.(…)”

(…)”

Adicionalmente durante la revisión de la versión 0 del acta de cierre de auditoría, la Supervisión manifestó a través de correo electrónico del 1 de septiembre de 2021, lo siguiente:

“(…) Para abordar el primero punto, es preciso indicar que la plataforma transaccional SECOP II, no permite que las Entidades que publican sus procesos a través de ese mecanismo, gestionen o puedan crear una URL que dirija directamente a los proceso de contratación, toda vez que la plataforma transaccional requiere para la consulta de los procesos una búsqueda en la página del SECOP II: <https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE> allí a través de los diferentes criterios de búsqueda dispuestos por la plataforma, se puede acceder al proceso que se requiera, en el cual deberán estar contenidos los documentos contractuales que integran el proceso, en donde cualquier persona podrá realizar la consulta garantizando así los principios de la transparencia y acceso a la información pública, de conformidad con la ley y los parámetros de Colombia Compra Eficiente.

¹⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

Ahora bien, en relación con la siguiente afirmación realizada por la Oficina de Control Interno “(...) más no está disponible para descarga el contrato de interventoría firmado por las partes ni sus anexos (...)”, se informa que el contrato de la referencia se encuentra firmado electrónicamente a través de la plataforma transaccional SECOP II, y por tal motivo al corresponder a un documento electrónico, lo que se evidencia a partir de los parámetros dispuestos por la plataforma al momento en que se suscribió el contrato (...)

(...) Cabe precisar, que al ingresar a la plataforma del Secop II, y hacer la consulta de este contrato, se establece que como parte del mismo constan, entre otros documentos el clausulado del contrato y sus anexos, razón por la cual es extraño lo expresado en la no conformidad, respecto a que no es posible descargar el contrato firmado y sus anexos.

Sobre este postulado de la firma de los contratos a través del SECOP II, Colombia Compra eficiente manifiesta lo siguiente:

1. En los términos y condiciones, publicados por Colombia compra eficiente, en el numeral 1, se establece lo siguiente:

“SECOP II: es una plataforma transaccional de contratación en línea con cuentas para las Entidades Estatales y los Proveedores. Cada cuenta tiene unos usuarios asociados a ella. Desde sus cuentas las Entidades Estatales crean, evalúan, adjudican Procesos de Contratación y celebran contratos electrónicos. Los Proveedores pueden presentar manifestaciones de interés, observaciones, ofertas **y firmar contratos**. Toda la etapa de gestión contractual está contenida en la plataforma, lo que significa que Entidad y Proveedor deben incluir en el SECOP II la información correspondiente (garantías, facturas, informes de supervisión, modificaciones, etc.)” (Negrilla fuera del texto)

2. En el numeral 6 de sus términos y condiciones denominado Manejo de usuarios, cuentas y contraseñas, indican lo siguiente:

“Las actuaciones de los Usuarios en el SECOP II comprometen a la Entidad Compradora o al Proveedor del cual son agentes. La autenticación del SECOP II, es decir el nombre de usuario y la contraseña constituyen una firma electrónica en los términos del artículo 7 de la Ley 527 de 1999 y las normas que la reglamentan.” (Negrilla fuera del texto).

Es preciso indicar que El SECOP II se rige por las normas del Sistema de Compra Pública y por aquellas que rigen el comercio electrónico, de esta manera, quien se inscribe obtiene una firma electrónica con su usuario y contraseña, el cual es personal e intransferible, y obliga por medio de esta firma a quien suscriba el contrato, o a la persona a la que el firmante representa, como se establece en los términos y condiciones del SECOP II,

Así mismo, la firma electrónica que manejan los usuarios del SECOP II cumple con los requisitos de confiabilidad de las firmas electrónicas exigidos por la ley, como por ejemplo que los datos de creación de la firma corresponden exclusivamente al firmante y es posible detectar cualquier alteración no autorizada del mensaje de datos, hecha después del momento de la firma gracias al sello de tiempo de la plataforma. (...)

Según lo indicado por la Supervisión anteriormente, durante la socialización del informe de auditoría y la revisión del acta de cierre, se realizó la consulta en SECOP II y se verificó que el contrato de interventoría, cuenta con la publicación de las modificaciones contractuales, el

acta de inicio y la aprobación de las pólizas por parte de la Entidad, y los documentos del proceso de licitación en donde se incluye la minuta del contrato y sus anexos, sin embargo, teniendo en cuenta que esta información sólo es accesible si se cuenta con el número del proceso de contratación, se recomienda a la Supervisión evaluar la pertinencia de aplicar las medidas correspondientes para contar con un sitio web en donde esté disponible toda la documentación contractual del Contrato de Interventoría VGC 495 de 2018 en modo tal, que sea *posible acceder directamente a la información correspondiente al respectivo proceso contractual*, teniendo en cuenta el artículo 10 de la Ley 1712 de 2014 Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones, que cita:

“(…)ARTÍCULO 10. Publicidad de la contratación. En el caso de la información de contratos indicada en el artículo 9 literal e), tratándose de contrataciones sometidas al régimen de contratación estatal, cada entidad publicará en el medio electrónico institucional sus contrataciones en curso y un vínculo al sistema electrónico para la contratación pública o el que haga sus veces, a través del cual podrá accederse directamente a la información correspondiente al respectivo proceso contractual, en aquellos que se encuentren sometidas a dicho sistema, sin excepción.(…)” subrayado fuera del texto.

2. En particular para el hallazgo relacionado con los postes S.O.S. (No. 1157-7), según lo reportado en el análisis de efectividad de la sección 8.1, en el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció el incumplimiento por parte del Concesionario en la instalación de 124 postes S.O.S. según lo estipulado en el Contrato de Concesión N. 0113 de 1997; posteriormente la Interventoría realizó los análisis correspondientes y teniendo en cuenta las reposiciones que se debían hacer en los años determinó que la obligación del concesionario es de ejecutar 169 postes S.O.S. según se reporta en el informe técnico de la Supervisión del hallazgo 1154-7 con radicado ANI N. 20183000213223 del 28 de diciembre de 2018, lo que no se ha cumplido a la fecha.

En otro orden de ideas, de acuerdo con lo mencionado en la sección 6 en 2021 la CGR abrió una indagación preliminar relacionada con la ejecución parcial de la instalación de los postes SOS, para lo cual la Interventoría ha emitido varios conceptos al respecto. Se cita a continuación el concepto 20194090337022 del 2 de abril de 2019, en donde se señaló lo siguiente:

“(…)5. Conforme a lo anterior, para esta interventoría es claro que las obligaciones de instalar y reponer los Postes S.O.S., dentro de los plazos acordados por las partes es de obligatorio cumplimiento para la Concesionaria y no se trata de un mero riesgo asumido por Autopistas del Café, por lo que, como ya se había advertido en el concepto rendido en el oficio con radicado ANI 2019-409-016667-2, se adeuda a la ANI el valor correspondiente a la inversión y reposición de los Postes S.O.S. que la Concesionaria dejó de hacer.

6. Señalado lo anterior, en cuento al valor que adeuda la Concesionaria a la ANI por la instalación y reposición de los Postes S.O.S. que no hizo, a continuación, se ajusta el cálculo teniendo en cuenta la exigibilidad de las inversiones. (…)” subrayado fuera del texto

Adicionalmente, en su concepto más reciente a agosto de 2021, con radicado 20214090853912 del 30 de julio de 2021, señaló lo siguiente según los análisis realizados desde la formulación del hallazgo 1157-7 en el año 2017:

“(…) De conformidad con lo expuesto en el oficio con radicado ANI 2019-409-016667-2, esta Interventoría rindió concepto respecto del hallazgo de la Contraloría por la no instalación de los Postes S.O.S., precisando no se había dado el cumplimiento a cabalidad de la obligación de instalación de 169 postes SOS, que hacen parte de la infraestructura de operación pactada entre las partes, lo cual conllevó a un beneficio económico adicional injustificado a favor del Concesionario en una cuantía de \$ 10.292.107.800,14 pesos corrientes, los cuales debían ser reintegrados al Fideicomiso para conservar el equilibrio económico del Contrato.(…)” subrayado fuera del texto

Durante la socialización del presente informe de auditoría la Supervisión expuso su posición respecto a las consideraciones expuestas en esta sección, a través de correo electrónico del 27 de agosto de 2021,¹⁸ de la siguiente manera:

*“(…) **Respuesta:** frente a este punto, no es procedente la no conformidad ya que como se evidencia en el PMI y en los documentos remitidos a la CGR, el concesionario Autopistas del Café realizó el reembolso de los recursos correspondientes a los postes no instalados y sus respectivas reposiciones calculadas conforme al modelo financiero del proyecto hasta la fecha de la reversión.*

Es pertinente aclarar que la Contraloría General de la República realizó un ejercicio de sensibilización en el Informe Actuación Especial de Fiscalización del 25 de julio de 2017, radicado ANI 20174090785972 en el modelo financiero restando del rubro denominado “infraestructura de la operación (inicial)” el valor correspondiente a la diferencia de los 34 teléfonos S.O.S no instalados a la fecha, por parte del Concesionario, también se calculó la diferencia del Valor Presente Neto utilizando como tasa de descuento la TIR real pactada la cual se estableció en 14.99%, encontrando que la diferencia asciende a \$842,39 millones de septiembre de 1996, equivalente a \$3.099,41 millones de febrero de 2017.

No obstante, lo anterior, la ANI en conjunto con la interventoría y el concesionario del proyecto, procedieron a realizar la revisión de lo efectivamente ejecutado de acuerdo con lo informado por la Vicepresidencia Ejecutiva de la Agencia y de la interventoría, teniendo como base lo remunerado en el modelo financiero del Otrosí de 2005 al Contrato de Concesión No.0113 de 1997, en lo referente al suministro, instalación y reposiciones de los Teléfonos S.O.S modelo financiero ratificado en Laudo arbitral de fecha de 5 de marzo de 2018.(…)

(…) Como resultado del análisis financiero el 21 de junio de 2019, mediante radicado ANI No. 20194090641422 el Concesionario Autopistas del Café S.A. informó a la Agencia que ordenó el traslado de \$9.642.137.400 pesos m/cte a la subcuenta excedentes, correspondiente al monto pendiente por restituir por la imposibilidad de la no instalación de los 79 POSTES SOS faltantes y sus respectivas reposiciones, teniendo en cuenta que conforme al Anexo E del Acta

¹⁸ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

de Acuerdo del 2000, la obligación contractual era instalar un poste cada 2 Km, lo cual fue cumplido por el concesionario, por lo tanto para la ANI en concordancia con el concepto de Interventoría, esta imposibilidad de instalación se ve compensada con los montos girados por el concesionario el cual es: DOCE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y TRES MILLONES OCHOCIENTOS UN MIL NOVECIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS CON SETENTA Y CINCO CENTAVOS M/CTE. (\$12,853,801,964.75) realizado el 16 de abril de 2018 y el 22 de mayo de 2019. (...)

(...) De igual manera se resalta que en la actualidad los postes SOS no son utilizados por los usuarios del corredor vial y han sido reemplazados por otras tecnologías, y que el valor girado se encuentra en concordancia con la cláusula decimoséptima del acta de acuerdo del 16 de junio del 2000 al contrato de concesión 0113 de 1997 del contrato de concesión la cual establece lo siguiente:

“CLÁUSULA DECIMA SÉPTIMA: El CONCESIONARIO se obliga a realizar la inversión inicial, la ampliación y la reposición de los ítems previstos para la infraestructura de operación del Proyecto, en las cantidades y fechas establecidas en la ingeniería financiera anexa y en el Apéndice E del presente Contrato Adicional Modificatorio.

El monto previsto para la inversión inicial, la ampliación y la reposición de cada uno de los ítems de la infraestructura de operación, que no sea ejecutado en los años previstos en la ingeniería financiera, será consignado en una cuenta especial del fideicomiso, para ser invertido en el momento en que el CONCESIONARIO y el INVIAS, de común acuerdo, lo consideren necesario, respetando los ítems previstos para tal infraestructura de operación “

Por lo cual, conforme al concepto de interventoría con radicado ANI No.20214090853912 del 30 de julio de 2021, se concluye que:

“De acuerdo con la anterior trazabilidad, esta Interventoría no encuentra que se haya materializado ningún daño patrimonial a la Agencia Nacional de Infraestructura, ya que la Concesionaria en el año 2019 reembolsó la cifra de los postes no instalados.” (...).”

Adicionalmente durante la revisión de la versión 0 del acta de cierre de auditoría, la Supervisión manifestó a través de correo electrónico del 1 de septiembre de 2021, lo siguiente:

“(...) Frente a este punto, nos permitimos reiterar que en el proyecto Armenia Pereira Manizales, hemos acogido y dado cumplimiento a lo establecido, conforme a la cláusula decimoséptima del acta de acuerdo del 16 de junio del 2000 al contrato de concesión 0113 de 1997 el cual establece lo siguiente referente a los elementos de e ítems previstos para la infraestructura del proyecto:

“CLÁUSULA DECIMA SÉPTIMA: El CONCESIONARIO se obliga a realizar la inversión inicial, la ampliación y la reposición de los ítems previstos para la infraestructura de operación del Proyecto, en las cantidades y fechas establecidas en la ingeniería financiera anexa y en el Apéndice E del presente Contrato Adicional Modificatorio.

El monto previsto para la inversión inicial, la ampliación y la reposición de cada uno de los ítems de la infraestructura de operación, que no sea ejecutado en los años previstos en la ingeniería financiera, será consignado en una cuenta especial del fideicomiso, para ser invertido en el momento en que el CONCESIONARIO y el INVIAS, de común acuerdo, lo consideren necesario, respetando los ítems previstos para tal infraestructura de operación “negrilla y subrayado por fuera del texto

Por lo cual, desde el punto de vista jurídico y técnico no es procedente una modificación contractual que definiera el ajuste del número de postes, ya que se dio cumplimiento a la instalación cada 2 Km como se establecía en el anexo y el contrato ya contaba en la cláusula décima séptima mencionada anteriormente con la regulación pertinente frente al caso de que no se ejecutara la inversión planteada, conforme a esto, se procedió por parte de la ANI a requerir que el valor que no fuera ejecutado fuera trasladado a la subcuenta de excedentes como se evidenció en los soportes de fiducia remitidos previamente, por lo cual desde el marco técnico y jurídico, no es procedente generar una solicitud de inicio de proceso sancionatorio al concesionario, como es manifestado en el informe.

Ratificando así el concepto de interventoría con radicado ANI No. 20214090853912 del 30 de julio de 2021, donde se concluye que:

“De acuerdo con la anterior trazabilidad, esta Interventoría no encuentra que se haya materializado ningún daño patrimonial a la Agencia Nacional de Infraestructura, ya que la Concesionaria en el año 2019 reembolsó la cifra de los postes no instalados.”

Descripción	Unidad	Inicial			Ampiación
		Costo unidad	Cantidad	Costo total	Costo Unitario
Teléfonos S.O.S (cada 2km) (sin bahía de parada)					

Fuente: Anexo E del acta de Acuerdo del 18 de abril del 2000

Por lo anteriormente descrito, respetuosamente solicitamos a la oficina de control interno se analice la pertinencia de las observaciones planteadas con el fin de que sean retiradas la No conformidades conforme a lo manifestado por parte del equipo de la concesión Armenia Pereira Manizales.(...)”

Al respecto, se evidencia que la Supervisión ejecutó la gestión en materia de llevar a cabo los reembolsos correspondientes en función de las condiciones del Contrato de Concesión, y según el concepto de la Interventoría el Concesionario ha cumplido lo estipulado contractualmente, sin embargo, teniendo en cuenta lo desarrollado en el plan de mejoramiento del hallazgo 1154-7 y la indagación preliminar abierta por la Contraloría General de la República, se recomienda, realizar la gestión correspondiente con esta Entidad para aclarar la trazabilidad de la obligación contractual de la ejecución de los postes S.O.S y así contar con un plan de mejoramiento efectivo

- De acuerdo con el análisis de efectividad que se presenta en la sección 8.1 frente a planes de mejoramiento para superar hallazgos formulados por la CGR, se recomienda revisar y reformular con oportunidad los planes de mejoramiento que no fueron declarados efectivos

(No. 673-249, 1151-4, 1154-7, y 1157-10). En particular, en relación con el hallazgo que no fue declarado efectivo por la reincidencia de la causa en la formulación de un hallazgo en otro proyecto de la Entidad (No. 673-249), se recomienda liderar acciones al interior de la Vicepresidencia Ejecutiva y de la Entidad teniendo en cuenta las lecciones aprendidas en el desarrollo de los análisis realizados en el marco de la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento que hicieron que las causas de estos hallazgos cesaran.

4. En relación con los informes mensuales de la Supervisión revisados durante la auditoría correspondientes a los meses de marzo a julio de 2021, se evidencia que en éstos se citan como actividades desarrolladas en el periodo *Seguimiento a las obras de construcción y gestión del otrosí 20 y 22* y el *Seguimiento a las obras de construcción y gestión del Otrosí 23*, sin embargo, en el contenido del informe no se tienen los porcentajes de avance programado versus ejecutado de las obras ni una sección dedicada al avance de las obras contratadas en estas modificaciones contractuales, con lo que no es posible evidenciar de forma documental de qué forma se realiza el seguimiento por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento y en particular el cumplimiento de la función *Hacer seguimiento y ejercer la coordinación respecto del proyecto a la ejecución del proyecto*, según lo establecido en el inciso (d) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), por lo que se recomienda evaluar lo pertinente según lo mencionado en esta sección.
5. Según se ha descrito en la sección 5.1 a agosto de 2021, las actividades de los otrosíes N. 22 y 23 no cuentan con una programación actualizada aprobada por la interventoría por lo que se podrían presentar falencias en el seguimiento de las actividades estipuladas en estas modificaciones contractuales. En ese sentido, se recomienda tener en cuenta una de las funciones del equipo de coordinación y seguimiento, de *Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo*; según lo establecido en el inciso (c) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), teniendo en cuenta esta función se podría evaluar la posibilidad de plantear iniciativas para tener una programación aprobada por la Interventoría y evitar así falencias en el seguimiento de las actividades del proyecto.

Según lo evidenciado en las recomendaciones 3, 4 y 5, durante la socialización del presente informe de auditoría la Supervisión expuso su posición respecto a las consideraciones expuestas anteriormente, a través de correo electrónico del 27 de agosto de 2021, de la siguiente manera:

“(…)Frente a las recomendaciones desde el seguimiento técnico se realiza el seguimiento a la programación de las actividades de los otrosíes 20,22 y 23 y a su cumplimiento, esto se evidencia en los seguimientos quincenales que se realizan por la interventoría y la Agencia para dar cumplimiento en los términos

establecidos en los otros ítems, cada 15 días se reporta a la Vicepresidencia el estado y programación del contrato. (...)"

6. En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1151-4, relacionado con la asignación presupuestal a obras sin contar con los estudios y diseños aprobados fase III, se recomienda a la Supervisión liderar acciones con el fin de fortalecer los controles que permitan evitar que las situaciones que identificó la CGR, como i) las diferencias entre los diseños fase III aprobados y los compromisos presupuestales correspondientes, así como ii) incumplimientos por parte del Concesionario por motivos técnicos, donde no se evalúen las medidas de apremio correspondientes, con el fin de garantizar la correcta operación del proyecto.

Respecto a esta recomendación la Supervisión, durante la socialización del presente informe, a través de correo electrónico del 27 de agosto de 2021, expresó lo siguiente:

"(...) En la recomendación No. 6 referente a las posibles diferencias presupuestales vs, los diseños fase 3, estos se contratan a precio global fijo por lo cual es riesgo del concesionario los mayores y menores costos, de igual manera en caso de ajustes de diseño, estos son validados por la interventoría y deben mantener el alcance original contratado (...)"

Respecto a estas consideraciones se reitera, que a pesar de contratar a precio global fijo, se requiere que los diseños aprobados en fase III coincidan en todos sus componentes incluyendo la parte técnica y el presupuesto, adicionalmente, de acuerdo con la situación identificada por la CGR en la formulación del hallazgo 1151-4, es importante que en caso de evidenciar situaciones que a nivel técnico; por ejemplo, pongan en riesgo la seguridad vial del proyecto (como lo es la ubicación del paradero de transporte público en el K6+330¹⁹), se evalúe la pertinencia de aplicar medidas de apremio, según mencionado previamente.

En la sección 9.3.1 se retoman estas recomendaciones orientadas a la mejora continua en la gestión de la Supervisión del proyecto.

¹⁹ En la comunicación citada en el oficio con radicado ANI N. 20174091272832 del 29 de noviembre de 2017, el especialista de tránsito de la interventoría manifestó el desacuerdo en su instalación, de acuerdo con lo que se cita a continuación *"Esta Interventoría debidamente soportado y sustentado por razones técnicas y de seguridad vial rechazó la instalación que hizo el Concesionario por su cuenta y riesgo, de un paradero de la abscisa K6+330 calzada izquierda de la vía Armenia Pereira, en el sector de Borodino, toda vez que éste carecía de soporte técnico y que su implementación podría afectar la operación y seguridad vial del proyecto, y se opuso a las pretensiones del Concesionario al reclamar su pago."*

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, se validaron:

1. La efectividad de las acciones que se han cumplido y adelantado en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República.
2. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir del 2020, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte.

La verificación de las acciones descritas se presenta a continuación:

8.1 Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República)

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República, en el que, en relación con las acciones cumplidas de los planes de mejoramiento de los sujetos de control fiscal, emitió lineamiento consistente en que:

“De conformidad con la Ley 87 de 1993 y sus normas reglamentarias, corresponde a las Oficinas de Control Interno de los sujetos de control, dentro de sus funciones, verificar las acciones que a su juicio hayan subsanado las deficiencias que fueron objeto de observación por parte de la CGR. Estas acciones deben estar evidenciadas, lo cual será el soporte para darlas por cumplidas e informarlo a la Contraloría General de la República, en comunicación dirigida al Contralor Delegado que corresponda de conformidad con la resolución de sectorización vigente.

Las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo han desaparecido o se han modificado los supuestos de hecho o de derecho que dieron origen al mismo, corresponde a las Oficinas de Control Interno señalar su cumplimiento e informarlo a la CGR (...).

Lo antes expuesto, sin perjuicio de la verificación que la CGR realice a través de cualquier tipo de auditoría o actuación de vigilancia y control fiscal.

En este contexto, la rendición de los avances semestrales del plan de mejoramiento que presenten los sujetos de control fiscal solamente deberá contener las acciones correctivas y preventivas que, a la fecha de corte de su presentación, aunque no hayan subsanado las causas que generaron el hallazgo”.

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista

administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR.²⁰

- a. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que la(s) causa(s) del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
- b. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
- c. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoria se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de hallazgos relacionados con el proyecto Armenia Pereira Manizales, identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)²¹ con los números: 93-150, 651-227, 673-249, 1148-1, 1150-3, 1151-4, 1152-5, 1153-6, 1154-7, 1155-8, 1156-9, 1157-10, 1159-12 y 1309-7, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

²⁰ Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

²¹ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

Tabla 12. Análisis de efectividad hallazgos CGR

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
93	150	<p>Se encontró que en las concesiones Córdoba – Sucre y Zona Metropolitana de Bucaramanga, entre otras, se inició la etapa de construcción sin contar con la correspondiente licencia ambiental actualizada.</p> <p>La gestión de adquisición de predios en las concesiones no se realiza oportunamente, hecho que se evidencia en las Concesiones Armenia – Pereira – Manizales, Rumichaca – Pasto – Chachagüí, Zipaquirá – Palenque y BTS, entre otras.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe detallado de la gestión ambiental de los proyectos viales Córdoba -Sucre y ZMB Acuerdo de Terminación Anticipada Proyecto Vial ZMB <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento a la Gestión ambiental de los contratos adjudicados GCSP-P-006 -Seguimiento a la Gestión ambiental para tramite de permisos, Concesiones o Autorizaciones ambientales GCSP-P-008 - Seguimiento al Proceso de Licenciamiento Ambiental o Modificación de Licencia de Proyectos Concesionados GCSP-P-007 - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 Ley 1682 de 2013 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: "Deficiencias de control Interno en el componente."</p> <p>De acuerdo con lo reportado por la Supervisión en el memorando 20206040159383 del 18 de diciembre de 2020, en donde se remitió el informe de cierre, se evidenció la realización de las acciones de mejoramiento establecidas en el plan de mejoramiento, haciendo énfasis en las unidades de medida correctiva respecto a la gestión ambiental de los proyectos Córdoba – Sucre y Zona Metropolitana de Bucaramanga, adicionalmente se presentó el seguimiento preventivo a los procedimientos de control en materia de expedición de licencias ambientales con el fin de evitar que en futuras ocasiones se presenten las situaciones que dieron origen a la formulación de este hallazgo.</p> <p>Respecto a la gestión predial, en donde se citaron los proyectos de Armenia – Pereira – Manizales, Rumichaca – Pasto – Chachagüí, Zipaquirá – Palenque y BTS, en el mismo informe de cierre se presentó el estado de ejecución de la gestión predial en donde se presentó que se encuentra por encima del 95%, con lo cual se evidenció que se realizó la gestión predial oportunamente.</p> <p>Adicionalmente la Supervisión concluyó que, con base en las situaciones que se verificaron en la formulación de este hallazgo se implementaron <i>correctivos en materia contractual aplicados en el fortalecimiento de procedimientos de la Entidad en los componentes ambiental, predial y la estructuración de la Cuarta y Quinta Generación de los contratos de concesión.</i></p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
			5. Modelo Estándar Contrato Última Generación 6. Manual de Interventoría y Supervisión INFORME DE CIERRE 7. Informe de cierre	Según lo reportado anteriormente se evidencia que ha desaparecido la causa por la cual se formuló el hallazgo por lo cual se declara la efectividad del plan de mejoramiento.	
651	227	<p>Hallazgo 227. Administrativo, Disciplinario y Fiscal - Modelo Financiero del Otrosí de junio 16 de 2005. Se evidencia un desequilibrio de la ecuación contractual en contra de los intereses del Estado en cuantía de \$93,37 millones (\$ de 1996), que indexados a pesos de diciembre de 2011 corresponden a \$220,3 millones, medido en valor presente (VPN), ocasionado por la no ejecución oportuna de las obras de construcción del puente Circasia 1 por \$559,09 millones, Intersección circasia 1 por \$609,07 millones, generando un presunto detrimento al patrimonio del Estado en \$220,3 millones.</p> <p>H141-214 El Concesionario AKF incumplió con la fecha de finalización de la etapa de construcción de la Concesión Vial APM, ya que a mayo de 2009 no se han terminado de construir todas las obras del proyecto, sin que se evidencie que el INCO haya adelantado</p>	1. Informe de interventoría - ANI sobre el programa de ejecución real de las obras 2. Informe técnico 3. Evaluación del impacto financiero por desplazamiento de inversión 4. Remisión de resultados técnicos y financieros a Gerencia Jurídica 5. Concepto jurídico 6. Contrato estándar 4G 7. Expediente judicial 8. Convocatoria Tribunal de Arbitramento 9. Informe de cierre	<p>Desaparición de la causa o modificación del fundamento normativo: La causa descrita en el PMI es la siguiente: <i>"Desplazamiento de la inversión por construcción pactada para ejecutarla en el 2008."</i></p> <p>La situación que dio origen a la formulación de este hallazgo fue revisada por la Supervisión según el desarrollo de las unidades de medida 1 a 7, y a través de la convocatoria a tribunal de arbitramento que se desarrolló en la unidad de medida N. 8, que concluyó con el laudo arbitral del 5 de marzo de 2018, en donde se concluyó, que no procedía el cobro al concesionario por concepto del desplazamiento de las inversiones correspondientes al puente Circasia 1, porque no está previsto en el marco del contrato de concesión restablecer el equilibrio financiero del contrato derivado del desplazamiento de inversión.</p> <p>Según lo descrito con las unidades de medida realizadas, y de acuerdo con el estado actual del proyecto, las obras previstas para el año 2008 han sido ejecutadas en su totalidad y según se detalló en la sección 4.1 el proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento desde el año 2009; en consecuencia se concluye que se han modificado los supuestos de hecho que dieron origen a la formulación del hallazgo, y se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		alguna gestión para la aplicación de las sanciones contempladas en el Contrato No. 0113 de 1997. Esto puede generar pérdidas económicas para la Nación, porque a pesar del retraso en las inversiones del Concesionario, éste está recibiendo ingresos tanto por aporte estatal, como por recaudo de peajes y pago de la diferencia entre éste y el ingreso mínimo garantizado. Así mismo, ocasiona también un inconformismo por parte de los usuarios del proyecto, quienes vienen esperando la terminación de la construcción de las obras, las cuales se han tenido que aplazar en varias ocasiones.			
673	249	Hallazgo 249. Administrativo y Disciplinario (I.P.) - Obras Contrato Básico. A diciembre 31 de 2011 se encuentra pendiente la construcción de obras que hacen parte del alcance básico del proyecto tales como la Intersección a desnivel de Circasia Construcción Puente Circasia 1, las dos áreas de servicio y la Estación de Pesaje la María. Obligación contractual no adelantada por el Concesionario la cual debió haberse ejecutado a más tardar el 1 de febrero de 2009 fecha en la cual se inició la etapa de operación. Situación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acta de terminación Circasia 1 2. Concepto Interventoría sobre viabilidad de la construcción de la estación. 3. Informe integral Documento de alternativas de localización de la estación o sustitución de la obligación 4. Contrato estándar 4G 5. Acuerdo de Pago de los recursos de la Estación de Pesaje la María. 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: <i>“Incumplimiento contractual de la ejecución de obras de la etapa de construcción por parte del Concesionario.”</i></p> <p>Según las unidades de medida desarrolladas por la Supervisión se evidenció la construcción de las obras que hacen parte del alcance contractual. Respecto a la Estación de Pesaje La María, que no fue posible construir por motivos normativos de planificación territorial, en el desarrollo de la unidad de medida N. 6 se recurrió a un tribunal de arbitramento, el cual a través del laudo arbitral proferido el 5 de marzo de 2018 condenó al Concesionario a pagar el saldo correspondiente a estas obras a la ANI.</p>	No efectivo

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		que denota una disminución de la calidad del servicio en la operación por parte del Concesionario.	6. Convocatoria Tribunal de Arbitramento 7. Informe de cierre	<p>Teniendo en cuenta lo anterior se evidencia que cesó el <i>incumplimiento contractual de la ejecución de obras de la etapa de construcción</i>, para el caso puntual del proyecto Armenia-Pereira-Manizales.</p> <p>No obstante, las unidades de medida del plan de mejoramiento incluyen el contrato estándar 4G. Al respecto se evidenció que la CGR ha formulado hallazgos por una causa similar a la del presente en proyectos del programa 4G, así:</p> <p>1. En el proyecto Perimetral de Oriente de Bogotá, la CGR ha formulado el hallazgo 1374-35 en la vigencia 2019 denominado <i>Hallazgo 35. Oportunidad en la entrega de las intervenciones previstas para las Unidades Funcionales 2 y 3. Contrato de Concesión 002 de 2014 - Administrativo con presunta incidencia disciplinaria</i>, en donde la CGR identificó la siguiente causa <i>"Se concluye que no se cumplió oportunamente con la totalidad de las obligaciones contractuales en lo referente a las intervenciones previstas para las U.F. 2 y 3, puesto que además de retrasar la entrega de las obras por 16 meses, al momento de hacerlo estas no se encontraban totalmente terminadas o no cumplían con las especificaciones técnicas exigidas, razón por la cual se requirió utilizar la figura estipulada en el Contrato de Concesión, para conceder un tiempo adicional con el fin de que se terminara la ejecución de los compromisos adquiridos para la etapa de construcción del proyecto"</i>.</p> <p>2. En relación con el proyecto Santana Mocoa Neiva, la CGR ha formulado el hallazgo 1381-42 en la vigencia 2019 denominado <i>Hallazgo 42. Estaciones de Peaje del Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 – Administrativo</i></p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>con presunta incidencia Disciplinaria en donde la CGR identificó la siguiente causa "El incumplimiento de las obligaciones contractuales de construcción de las Unidades Funcionales y de instalación de las cuatro (4) estaciones de peaje nuevas no ha permitido que se recauden los recursos presupuestados como ingresos de la concesión para la obtención de VPIP y retribución de la concesión".</p> <p>De acuerdo con lo citado anteriormente, se evidencia que los hallazgos 1374-35 y 1381-42 han sido formulado a causa de una situación similar a la del hallazgo 673-249, pues para la CGR se presentan incumplimientos contractuales en la ejecución de las obras en la etapa de construcción, por lo que, teniendo en cuenta que en los dos últimos años se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares, el plan de mejoramiento se declara No Efectivo.</p>	
1148	1	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Distribución del exceso del Ingreso Mínimo Garantizado. Con la suscripción de la cláusula Decima Quinta numeral 2 del anexo No. 1 del acta de acuerdo del 18 de abril de 2000, se estableció que "Las partes acuerdan distribuir entre el concesionario y el INVIAS, los recaudos de peajes que se generen - en exceso del IMG, según éste se determina en el numeral 1 de esta misma cláusula - durante la etapa de operación. Se generó una presunta</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto interventoría Concepto técnico Concepto financiero Concepto jurídico Concepto abogado externo <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Contrato estándar 4G 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: "La entidad ha continuado distribuyendo los recursos de excedentes de Ingreso Mínimo Garantizado en un 50% para cada una de las partes (concesionario y ANI), como se evidencia en las actas de revisión de aforos de tránsito de los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016."</p> <p>Según las unidades de medida correctivas desarrolladas por la Supervisión, se concluyó que con la suscripción de la cláusula Decima Quinta numeral 2 del anexo No. 1 del acta de acuerdo del 18 de abril de 2000, no se favoreció al Concesionario, teniendo en cuenta que los ingresos de la ANI se aumentaron, según se concluye en el concepto técnico: <i>realizando el análisis por anualidades se establece que para la ANI el cambio fue</i></p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		gestión antieconómica al permitir el favorecimiento del concesionario con un ingreso adicional por \$68.277 millones (\$ de febrero de 2017).	7. Manual de interventoría y Supervisión INFORME DE CIERRE 8. Informe de cierre	<p><i>beneficioso generando un beneficio neto entre el escenario inicial y el modificado por \$21.329 millones de sep/1996.</i></p> <p>Por otra parte, en la unidad de medida N. 5 el abogado externo expuso los análisis de la cláusula relativa a los excedentes y la distribución que se ha realizado en el curso del contrato de concesión, citando el concepto de la interventoría con radicado ANI N. 20144090484092 del 3 de octubre de 2014 en donde se realizó el análisis de los recaudos efectuados y se evidenció que solamente a partir del año 2010 se superó la línea de IMG, por lo que el abogado concluye que <i>“lo anterior podría evidenciar, que las modificaciones realizadas no generaron un daño al patrimonio del Estado. Sobre el particular, es preciso resaltar las conclusiones del informe técnico financiero:</i></p> <p><i>“Con el anterior IMG, entre los años 2004 y 2013, se hubiese generado una deuda para la nación de \$37.032 millones de pesos de Sep/96 los cuales indexados a dic 2013 corresponden a %113.483 millones de pesos.</i></p> <p><i>Con el nuevo IMG, entre los años 2004 y 2009, se generó una deuda para la Nación de \$23.374 millones de pesos de Sep/96, los cuales indexados a dic de 2013 corresponden a \$72.204 millones de pesos. A partir del año 2010 el valor de recaudo del año, es superior a la nueva línea de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) acordada, por lo tanto no se generan deudas de dicho año en adelante.</i></p> <p><i>Como consecuencia de la disminución de la línea de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) según la Cláusula sexta del otrosí del 15 de junio de 2005, se han obtenido ahorros entre el año</i></p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>2004 y 2013 en pago de Deuda por \$13.658 millones de pesos de septiembre de 1996 lo cuales indexados a diciembre de 2013, corresponden a \$42.075 millones de pesos”</p> <p>Así las cosas, de entrada, se advierte que, desde el punto de vista fiscal existen elementos de juicio suficientes que permiten demostrar que no se habría presentado un daño patrimonial al Estado.</p> <p>En esta unidad de medida se analizó adicionalmente el cumplimiento del artículo 33 de la Ley 105 de 1993 teniendo en cuenta que en la formulación del hallazgo la Contraloría afirmó lo siguiente:</p> <p>“De acuerdo con lo anterior se evidencia que le fueron entregados al Concesionario \$669,7 millones (pesos de enero de 2011) que indexados a diciembre de 2011 asciende a \$687,4 millones y 4.624,8 millones de diciembre de 2011, presuntamente favoreciendo así al concesionario con una utilidad adicional y que contraría los lineamientos o parámetros establecidos en el artículo 33 de la Ley 105 de 1993, generándose un hallazgo administrativo con presunta incidencia penal y fiscal en cuantía de 5,312,2 millones”</p> <p>A lo que el abogado externo realizó los análisis correspondientes del artículo 33 de la Ley 105 concluyendo que: “el entendimiento del ente de control en el sentido de que la Agencia debió necesariamente acudir a fijar el destino de los excedentes exclusivamente a transferirlos a la entidad, ser empleados para reducir el plazo de la concesión o ser utilizados para obras adicionales desconoce que la norma no contempla un deber para la entidad o para las partes del contrato en tal dirección. En</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p><i>efecto, la entidad tiene la posibilidad de establecer que si existen excedentes, estos puedan ser empleados según las situaciones descritas, pero no la limita a ellas, por lo que bien debe entenderse que la deja en libertad de darle la destinación que se estime atienda en mayor medida a beneficiar los principios de la contratación pública."</i></p> <p>De igual forma se revisaron las unidades de medida preventivas con el fin de evitar que se puedan presentar gestiones antieconómicas que permitan el favorecimiento del concesionario con un ingreso adicional.</p> <p>Según lo anterior, se evidencia que se han modificado los supuestos de hecho que dieron origen a la formulación del hallazgo, por lo cual se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>	
1150	3	<p>Hallazgo No. 3. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Actas de revisión de aforos de tránsito. El contrato No. 113 de 1997 establece en la cláusula décima novena que "los aforos se revisaran cada año calendario a más tardar el día 30 de enero del año siguiente...". No obstante, lo anterior en los años 2012, 2013 y 2014 se ha evidenciado el incumplimiento de los plazos pactados contractualmente para dicha actividad, así como, deficiencias en el seguimiento y control que debe</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe con sus respectivos anexos de las actas de aforo observadas por la Contraloría.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>2. Oficio a la Interventoría requiriendo el cumplimiento oportuno de la revisión y suscripción de las actas de aforo.</p>	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: "Inconsistencias en las actas de revisión de aforos de tránsito, tales como actas sin firma de la interventoría y detecciones tardías de las inconsistencias detectadas en las actas de modificación de aforo".</p> <p>En función de lo reportado en el informe de cierre radicado a la Oficina de Control Interno con N. 20183000051543 del 23 de marzo de 2018, se evidenció que las actas de revisión de aforos de tránsito de los años 2012, 2013 y 2014, no fueron entregadas en los plazos previstos en el contrato de concesión, sin embargo, fueron revisados y presentados según establecido.</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		ejercer la entidad y la firma interventora.	INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre	Como unidad de medida correctiva los informes de los años 2015, 2016 y 2017 se entregaron en el plazo establecido contractualmente según presentado en el informe de cierre, lo cual se ha cumplido en los años posteriores a estas vigencias, adicionalmente según lo descrito en la sección 5.2.4 la Entidad y la Interventoría han realizado el seguimiento correspondiente revisando oportunamente, por ejemplo, los valores por debajo del IMG que se presentaron para la vigencia 2020 a causa de la disminución en el tráfico ocasionada por las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional a causa de la emergencia sanitaria por COVID-19, con lo anterior y según las unidades de medida desarrolladas en el plan de mejoramiento. Lo anterior evidencia que cesó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y no se han vuelto a presentar hallazgos similares o no conformidades asociadas a estos temas; en consecuencia se declara la efectividad del plan de mejoramiento.	
1151	4	Hallazgo No. 4. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Paradero Otrosí No. 12. El Otrosí tiene dentro de su objeto la construcción de los accesos y salidas de la avenida Rincón Santo en el sitio denominado Circasia 1, la cantidad de obra se determinó en los estudios y diseños definitivos Fase III, que fueron elaborados por el concesionario y revisados por la interventoría y la ANI. No obstante, lo anterior, en el acta de terminación de construcción del 04/03/2016; se señala "Que en los	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe aclaratorio por parte de la Agencia e Interventoría UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. En el caso de que se determine necesario recomendar ajustes al Manual de interventoría y supervisión INFORME DE CIERRE	Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: " <i>Se construyeron obras en este caso un paradero, sin que existiera en el contrato, es decir en los diseños fase III, sin autorización para su ubicación y construcción, ni documento soporte la inclusión del segundo paradero. Si bien no ha sido pagada la obra por la ANI puede generarse un hecho cumplido al no existir documento que soporte la ejecución de dicha obra.</i> " De acuerdo con el concepto emitido por la Interventoría consorcio Intervial radicado N. 20174091272832 del 27 de noviembre de 2017, el cual sustenta el informe aclaratorio emitido por la Agencia que corresponde a la unidad de medida No. 1, se concluye "El Concesionario Autopistas del Café construyó dos paraderos, el segundo sin autorización previa de la	No Efectivo

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		<p>estudios y diseños se proyectó la construcción de un paradero, mientras que en el presupuesto se contemplaron dos". Al respecto es pertinente señalar que, si en los diseños fase III se incluye un solo paradero, no se encuentra razón para que la entidad al momento de aprobar el presupuesto y suscribir el otrosí incluyera el costo de otro paradero.</p>	<p>3. Informe de cierre</p>	<p>Interventoría, a la fecha no existe reconocimiento alguno al Concesionario por la construcción de este segundo paradero y así quedó expreso en el acta de recibo del 4 de marzo de 2016 firmada por Autopistas del Café y le Consorcio Intervial. La Agencia Nacional de Infraestructura como ordenador del gasto no autorizó el pago de este Paradero en desarrollo del Otrosí 12, por lo anterior No se presenta un HECHO CUMPLIDO", con lo que se evidenció que la construcción del paradero en cuestión fue realizada por el Concesionario por su cuenta y riesgo, y en varias oportunidades la Interventoría manifestó el desacuerdo en la ejecución de este paradero, según se evidencia en las comunicaciones 20164090140262 del 11 de febrero de 2016, 20164090193932 del 9 de marzo de 2016, 20164091176602 del 21 de diciembre de 2016, 20174090255762 del 10 de marzo de 2017 y 20174090443892 del 28 de abril de 2017, en donde por motivos de seguridad vial según el especialista de tránsito de la interventoría, se manifestó el desacuerdo en su instalación, de acuerdo con lo que se cita a continuación "Esta Interventoría debidamente soportado y sustentado por razones técnicas y de seguridad vial rechazó la instalación que hizo el Concesionario por su cuenta y riesgo, de un paradero de la abscisa K6+330 calzada izquierda de la vía Armenia Pereira, en el sector de Borodino, toda vez que éste carecía de soporte técnico y que su implementación podría afectar la operación y seguridad vial del proyecto, y se opuso a las pretensiones del Concesionario al reclamar su pago."</p> <p>Según lo anterior se evidencia que el Concesionario no corrigió lo evidenciado por la Interventoría, respecto al rechazo de construcción de un paradero en la abscisa K6+330 por motivos técnicos y no se evidencia el análisis oportuno de la procedencia</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio por parte de la Entidad y la Interventoría ante el incumplimiento del Concesionario.</p> <p>Por otra parte, lo evidenciado por la CGR y de acuerdo con lo consignado en el <i>Acta de terminación de construcción; de los ramales de la avenida Rincón Santo del Municipio de Circasia, que hace parte del Otrosí N. 12 al Contrato de Concesión No. 0113 del 21 de abril de 1997. En su Acuerdo Tercero: Que en los estudios y diseños se proyectó un paradero, mientras que en el presupuesto se contemplaron dos. Se evidencia que en ninguna de las unidades de medida desarrolladas se explica el motivo por el cual existe una diferencia entre los estudios y diseños fase III aprobados y el presupuesto, lo que daría lugar a concluir que se asignaron recursos a obras que no cuentan con los estudios y diseños fase III, insumo fundamental para calcular las cantidades de obra y el presupuesto correspondiente, por lo que los recursos que se asignaron al segundo paradero no cuentan con el soporte legal para su asignación con la autorización de la administración, por lo que se estaría presentando la causa de la formulación del hallazgo: <i>si bien no ha sido pagada la obra por la ANI puede generarse un hecho cumplido al no existir documento que soporte la ejecución de dicha obra.</i></i></p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, no se evidencian acciones lideradas por la Entidad en aras de adoptar medidas en los Contratos de Concesión con el fin de que no se repitan situaciones tales como las presentadas en la formulación del hallazgo, sean estas i) diferencias entre los diseños fase III aprobados y los compromisos presupuestales correspondientes y ii) incumplimientos por parte del Concesionario con motivos</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>técnicos y que no se evalúen las medidas de apremio correspondientes con el fin de garantizar la correcta operación del proyecto, teniendo en cuenta que según la Interventoría en este caso se construyó un paradero que <i>su implementación podría afectar la operación y seguridad vial del proyecto.</i></p> <p>De acuerdo con lo descrito anteriormente, teniendo en cuenta que no ha desaparecido la causa que dio origen a la formulación del hallazgo, y no se han desarrollado unidades de medida con miras a evitar la ocurrencia, en otros contratos de concesión, de las situaciones que dieron lugar a la formulación de este hallazgo se manifiesta que el plan de mejoramiento no es efectivo.</p>	
1152	5	<p>Hallazgo No. 5. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Obligaciones página web interventoría. Se encuentra que hay algunas obligaciones contractuales de la interventoría que no se han cumplido. Primero, en lo que respecta al contenido de la información que debe contener la página web de la interventoría sobre el proyecto. Segundo, el literal (F) correspondiente a las funciones en el área de aforo y recaudo se encontró que la interventoría no cumple con la función de (...) Instalar equipos de video nuevos e independientes de los del concesionario de última generación (...).</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Requerimiento a la Interventoría solicitando el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la página web que incluye las observaciones descritas en el hallazgo. 2. Validación del cumplimiento. Iniciar proceso sancionatorio en caso de que aplique. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p>	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: <i>"Lo anterior debido a incumplimientos por parte de la interventoría y a deficiencias de supervisión y control por parte de la ANI."</i></p> <p>Según el informe de cierre remitido a la Oficina de Control Interno con radicado 20183000040363 del 28 de febrero de 2018, se evidenció que la Supervisión como unidades de medida correctivas solicitó a la Interventoría el cumplimiento de las cláusulas contractuales relacionadas con la página web de la Interventoría y adicionalmente se realizó una jornada de capacitación para evitar incumplimientos futuros de la Interventoría.</p> <p>En particular, en la respuesta de la interventoría a la unidad de medida N. 1, con radicado ANI N. 20174091355882 del 20 de diciembre de 2017, se presentó un informe de la firma especializada ACR Ingeniería en donde se detalló el inventario y</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
			3. Capacitación por parte de la interventoría del contenido y manejo página web 4. Inclusión en el informe mensual de la supervisión "seguimiento página web" INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre	<p>las características de alta resolución de los equipos de video presentes en las 7 estaciones de peaje del proyecto y la estación de pesaje, con lo que se evidenció que la interventoría cuenta <i>con equipos de video nuevos e independientes de los del concesionario de última generación.</i></p> <p>Adicionalmente, respecto a la transmisión en tiempo real de las cámaras de la interventoría a disposición de la Agencia, durante la entrevista realizada a la Interventoría en el desarrollo de la auditoría técnica en julio de 2021 se pudo verificar el correcto funcionamiento del link en la página web con contraseña a disposición de la Entidad y la transmisión en tiempo real de las cámaras independientes de la interventoría, de igual forma, en la revisión realizada de la página web durante la auditoría se pudo evidenciar que cuenta con la información actualizada del proyecto, es posible descargar los documentos contractuales tanto de la interventoría como del concesionario, registro fotográfico de los servicios a disposición de los usuarios de la Concesión y cuenta con un enlace en donde es posible descargar la ficha técnica del proyecto actualizada de junio de 2021.</p> <p>Respecto a la situación que dio origen a la formulación de este hallazgo se identificó en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad que en agosto de 2019 se formuló una No Conformidad a la Interventoría del proyecto Antioquia – Bolívar debido a que <i>No se evidenció que la Interventoría instale equipos de video en el peaje Purgatorio; sin embargo, esta es su obligación contractual, consignada en el Anexo 4 del contrato de Interventoría, sección 5.3.3 (e), a lo cual se formuló un plan de mejoramiento, a la fecha cumplido, con lo que se cerró oportunamente la No Conformidad. Por otro lado, se evidenció</i></p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>que esta situación no se ha presentado en otros contratos de interventoría supervisados por la Entidad.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior se evidencia que desapareció la causa que dio origen a la formulación del hallazgo visto que no se presentan <i>incumplimientos por parte de la interventoría y deficiencias de supervisión y control por parte de la ANI</i> en esta materia y la situación no se ha presentado en otros contratos de interventoría supervisados por la Entidad, por lo cual se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>	
1153	6	<p>Hallazgo No. 6. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Inversión estación de pesaje La María. La inversión correspondiente a la construcción, operación, mantenimiento y reposición de una estación de pesaje denominada "La María" en el trayecto Pereira-Manizales, no se retiró del modelo financiero del contrato, habiéndose acordado por parte de la ANI y el concesionario junto con el aval de la interventoría, la no realización de dicha inversión, lo que trae como consecuencia que se le esté remunerando al concesionario una inversión que no se ha ejecutado, y a pesar de haberse realizado una devolución de \$3.601,19 millones de sept. de 1996 equivalentes a</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe integral (incluye peritaje financiero) Decisión Tribunal de Arbitramento <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: "1. <i>Lo anterior se debe a deficiencias de gestión y control por parte de la ANI y de la interventoría del proyecto al remunerarle al concesionario una inversión que no se ha ejecutado.</i></p> <p>2. <i>La entidad no está solicitando la totalidad de los valores relacionados de la inversión por reposición y demás costos de operación y mantenimiento asociados a la no construcción de la estación de pesaje la María y que continúan en el modelo financiero desde el año 2016 al 2027."</i></p> <p>De acuerdo con el fallo del laudo arbitral del 5 de marzo de 2018, se condenó al Concesionario a pagar a la ANI el valor restante correspondiente a la No construcción de la Estación de Pesaje la María, con lo que desapareció la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		<p>§13.060,19 millones, por parte del concesionario en julio de 2016, estos recursos no corresponden a la totalidad del valor equivalente al reconocido en el modelo financiero para la estación de pesaje y su puesta en operación.</p>			
1154	7	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Teléfonos S.O.S. - Suministro e instalación. El contrato 113 de 1997, establece como obligación contractual dentro de la inversión que debía realizar el concesionario correspondiente a la infraestructura de operación, la instalación y puesta en servicio de 124 teléfonos S.O.S. Sin embargo, de acuerdo con la información suministrada por la entidad, se observa que, a mayo de 2017, únicamente se han instalado 90 postes con teléfonos S.O.S., a pesar de haberse iniciado la etapa de operación desde el 1 de febrero de 2009 y de no evidenciarse la existencia de algún documento contractual en el que se haya modificado la obligación inicial de instalar 124 teléfonos S.O.S.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto de Interventoría del análisis financiero, técnico y jurídico respecto a la no instalación de 34 postes S.O.S Análisis Equipo de Apoyo de la Supervisión para la cuantificación del valor por la no instalación de la completitud de los postes. Gestionar el reintegro de los recursos ante concesionario. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de supervisión e interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: <i>"Lo anterior se debe a deficiencias de gestión y control por parte de la ANI y de la interventoría del proyecto al remunerarle al concesionario la inversión correspondiente a 124 teléfonos S.O.S. y puede conllevar a un presunto daño patrimonial por la no instalación en el año 2009 de 54 postes S.O.S., cabe señalar que a la fecha hay una diferencia de 34 postes por instalar"</i></p> <p>De acuerdo con lo reportado por la Supervisión en el informe de cierre se evidenció que el Concesionario realizó la devolución de recursos por los 34 postes no instalados dentro del objeto contractual, según se evidencia en la comunicación 20184090380472 y la certificación de la fiducia con radicado N. 20184090738802.</p> <p>Sin embargo, en el concepto de la Interventoría consorcio Desarrollo Vial, posterior a la emisión de este informe de cierre con radicado 201940930337022 del 2 de abril de 2019 se concluyó que el concesionario tiene la obligación contractual de instalar y reponer los postes, por tal razón, se realizó un análisis del efecto financiero que causó la no instalación de los 79 POSTES SOS, obligación contractual a darse en el año 2014, por lo que el Concesionario con radicado 20194090641422 del 21 de junio 2019 <i>informó a la Agencia</i></p>	<p>No efectivo</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>que ordenó el traslado de \$9.642.137.400 pesos m/cte a la subcuenta excedentes, correspondiente al monto pendiente por restituir por la imposibilidad de la no instalación de los 79 POSTES SOS faltantes y sus respectivas reposiciones, teniendo en cuenta que conforme al Anexo E del Acta de Acuerdo del 2000, la obligación contractual era instalar un poste cada 2 Km, lo cual fue cumplido por el concesionario, por lo tanto para la ANI en concordancia con el concepto de Interventoría, esta imposibilidad de instalación se ve compensada con los montos girados por el concesionario el cual es: DOCE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y TRES MILLONES OCHOCIENTOS UN MIL NOVECIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS CON SETENTA Y CINCO CENTAVOS M/CTE. (\$12,853,801,964.75) realizado el 16 de abril de 2018 y el 22 de mayo de 2019.</p> <p>Respecto al concepto de interventoría citado, se evidencia que por razones técnicas el Concesionario está en la imposibilidad de instalar los postes estipulados contractualmente, y se gestionaron los correspondientes reintegros, sin embargo, de acuerdo con los documentos contractuales vigentes se debería contar con 124 postes, lo que no se ha cumplido a la fecha. En ese sentido, se evidencia que se seguiría presentando la causa que dio origen a la formulación del hallazgo teniendo en cuenta que la obligación contractual es instalar 124 postes y se está presentando la causa señalada por la CGR a la fecha hay una diferencia de 34 postes por instalar, sin que se evidencien modificaciones contractuales al respecto.</p> <p>Por otra parte, a julio de 2021 la Contraloría General de la República (CGR) comunicó la apertura de la indagación</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>preliminar mediante oficio con radicado ANI N. 20214090795712 del 16 de julio de 2021 <i>con ocasión del posible daño patrimonial sufrido por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI , en relación con Presuntas irregularidades de carácter fiscal derivadas de la ejecución del contrato No. 113 de 1997, al no haberse instalado la totalidad de teléfonos SOS conforme con la obligación contractual en concesión Armenia-Pereira-Manizales.</i>, realizando la solicitud de información correspondiente.</p> <p>Respecto a la solicitud de la CGR la Supervisión respondió mediante oficio con radicado ANI N. 20215000234241 del 2 de agosto de 2021, en donde presentó la trazabilidad en la revisión de la obligación contractual y adjuntó un concepto de la interventoría con radicado ANI N. 20214090853912 del 30 de julio de 2021, en donde se concluye que <i>de acuerdo con la anterior trazabilidad, esta Interventoría no encuentra que se haya materializado ningún daño patrimonial a la Agencia Nacional de Infraestructura, ya que la Concesionaria en el año 2019 reembolsó la cifra de los postes no instalados.</i></p> <p>De acuerdo con lo reportado anteriormente, a agosto de 2021, se evidencia que el Concesionario, a pesar de haber hecho los reintegros del caso, estaría incumpliendo su obligación contractual de instalar 124 poste, la cual no ha sido modificada, por lo que, desde el punto de vista administrativo, el plan de mejoramiento se declara No efectivo.</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
1155	8	<p>Hallazgo No. 8. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Desplazamiento de cronograma Centros de Atención al Usuario - CAU. El contrato de concesión No. 113 de 1997, establecía dentro de las obligaciones contractuales la construcción y operación de 4 Centros de Atención al Usuario - CAU y que hacían parte de la inversión en infraestructura de la operación que debía realizar el concesionario durante los años 2004 y 2005, acorde con la ingeniería financiera del Otrosí de 2005 que reestructuró el contrato de concesión. Sin embargo, de acuerdo con la documentación aportada por la entidad se logró establecer que la terminación de la construcción de 3 CAU - Finlandia, Boquerón y Maravelez - se realizó por fuera de los términos establecidos en la ingeniería financiera.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto de Interventoría del análisis financiero, técnico y jurídico. Concepto análisis financiero y jurídico ANI <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de supervisión e interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: " <i>Se evidencia un desplazamiento en los plazos de las obligaciones contractuales relacionadas con los CAU Filandia, el Privilegio y Maravélez, generando un presunto efecto financiero negativo para el Estado, por la no actualización o sensibilización del modelo financiero de la concesión. Toda vez que el Estado le remunera al concesionario a través del componente financiero, el cumplimiento de sus obligaciones de inversión desde la fecha inicialmente establecida</i>"</p> <p>Según el informe de cierre remitido a la Oficina de Control Interno con radicado N. 20195000167433 del 30 de octubre de 2019 se evidenció que los CAU fueron construidos extemporáneamente según estipulado en el contrato de concesión N. 0113 de 1997, sin embargo, esto no ha constituido un presunto efecto financiero negativo para el Estado, por la no actualización o sensibilización del modelo financiero de la concesión. Según se resume a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CAU Filandia: estaba estipulada su construcción para junio de 2008 con entrada en operación en febrero de 2009, lo cual fue cumplido. - CAU Boquerón: contractualmente su puesta en servicio debía coincidir con la finalización de la construcción de la Solución vial, lo cual ocurrió en 2011 y se cumplió lo relacionado con el CAU - CAU Maravélez: estaba estipulado su inicio de operación en febrero de 2009 o 9 meses "después de predios". Sin embargo, la gestión predial finalizó sólo hasta el año 2014 y en los siguientes 9 meses se puso en operación el CAU. 	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>Respecto a las modificaciones en el modelo financiero, según se reporta en la comunicación 20195000163543 del 25 de octubre de 2019, en el concepto análisis financiero y jurídico de la ANI (Unidad de Medida Correctiva 2) se concluye que <i>no obstante, se presentaron modificaciones contractuales e imprevistos, estos ajustes no fueron reflejados en el modelo financiero por lo cual éste establecía unas inversiones durante los años 2004 y 2005, con sus respectivos costos de reposición en los años 2008 y 2026 por lo tanto la remuneración pactada requería las inversiones en dichos momentos establecidos en el “Presupuestos de Infraestructura de Operación Ingeniería Financiera” y el “Modelo Final Reestructuración AKF Oct-04”</i>; por lo tanto si se presentaría un desplazamiento en la inversión para la construcción de los CAU Filandia, Boquerón y Maravélez, pues estos se pusieron en funcionamiento en los años 2008, 2012 y 2014, y por lo mismo, también hubo desplazamientos en las reposiciones previstas en el modelo financiero.</p> <p>Posteriormente se concluye en el informe de cierre que <i>una vez validada la trazabilidad de comunicaciones de la Entidad, Concesionario e Interventoría se evidenció las circunstancias que llevaron a la no construcción en el tiempo programado los Centros de Atención al Usuario las cuales como se concluye que interponer una reclamación alegando un desplazamiento financiero, sería una reclamación o pretensión ulterior es extemporánea, improcedente e impróspera por vulnerar el principio de buena fe contractual ya que como se demostró las partes acordaron mediante mecanismos contractuales el condicionamiento de dichas construcciones al cumplimiento de otros factores como lo fueron la disponibilidad de obras o la</i></p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p><i>construcción de obras</i>, con lo que se confirma que no hubo un efecto negativo para el Estado.</p> <p>En relación con la unidad de medida preventiva, se evidenció que la Entidad relaciona el documento <i>GCSP-M-002 Manual de Interventoría y Supervisión</i> en donde se evidencia que dicho documento <i>señala entre otras, las actividades de la interventoría y supervisión para cada área de los proyectos, con el fin de hacer seguimiento específico a las obligaciones del Concesionario y de manera preventiva</i>, con lo que la Entidad ratifica que el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones contractuales está establecida en los lineamientos del manual con el fin de que no se vuelva a presentar la causa que dio origen a la formulación de este hallazgo.</p> <p>Con lo anterior se evidencia que se han modificado los supuestos de hecho que dieron origen a la formulación del hallazgo visto que no se generaron efectos financieros negativos en el desarrollo del contrato de concesión por los tiempos de ejecución de los CAU, con lo cual se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>	
1156	9	Hallazgo No. 9. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Ejecución de la inversión del adicional No. 07 de 2010. Mediante el contrato adicional No. 07 del 2 de junio de 2010, se adicionó al alcance del objeto del contrato de concesión No. 113 de 1997, la inversión por parte del concesionario de unas obras y	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Gestión aclaratoria ante la Contraloría, para definir las obras que presentan el presunto desplazamiento indicado en el hallazgo.</p>	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: <i>"1. Se evidencia un desplazamiento en la ejecución de las obras y faltantes de inversión, generando una presunta gestión antieconómica al remunerársele al concesionario por una inversión no realizada en el tiempo establecido contractualmente.</i></p> <p><i>2.- Deficiencias en las obligaciones de seguimiento y control que debe realizar la entidad y la interventoría"</i></p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		<p>actividades por un valor global fijo de \$223.103,25 millones de junio de 2008, dicha inversión se remuneraría al concesionario a través de aportes estatales bajo el mecanismo de vigencias futuras, de conformidad con el modelo financiero adicional que se elaboró, para la suscripción del adicional.</p> <p>Al verificar la ejecución de la inversión, se observó que algunas de las obras no se ejecutaron conforme a lo establecido en el modelo financiero, ni el cronograma de obras definitivo presentado por el concesionario el 27 de diciembre de 2010. Así mismo, se observó que la inversión en dos de las obras (Terminación avenida ferrocarril - Mandarino y acceso Alcalá rampa B) a diciembre de 2016 no se ejecutó en su totalidad.</p>	<p>2. Concepto de Interventoría del análisis financiero, técnico y jurídico.</p> <p>3. Concepto análisis financiero y jurídico Agencia de las obras que presentan un presunto desplazamiento.</p> <p>4. Decisión Tribunal de Arbitramento, respecto de las obras que no son susceptibles de aclaración ante la CGR.</p> <p>5. Gestionar el reintegro de los recursos ante concesionario a que haya lugar de las obras no incluidas en el Tribunal de Arbitramento</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>6. Manual de supervisión e interventoría</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>7. Informe de cierre</p>	<p>Según lo reportado por la Supervisión en informe de cierre con radicado ANI N. 20195000079583 del 29 de mayo de 2019, las obras objeto de la formulación de este hallazgo fueron evaluadas por un tribunal de arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá, el cual emitió el laudo arbitral del 5 de marzo de 2018 en donde se <i>determinó que no existió un incumplimiento por parte del Concesionario, en consecuencia, no puede concluirse que debe existir una indemnización o reconocimiento a favor de la Agencia.</i></p> <p>Adicionalmente se evidenció que se concluyó que <i>no existió desplazamiento en relación con la terminación de dichas obras, visto que se encontró injustificada la diferencia de término de construcción de la obra, por el acaecimiento de la ola invernal presentada a finales de 2010 y primer semestre de 2011, acontecimiento que fue ajeno a las partes contractuales.</i></p> <p>Se debe tener en cuenta que la CGR ha identificado situaciones similares en los últimos proyectos adjudicados por la ANI. Por ejemplo, en Transversal del Sisga, proyecto de 4G, la CGR ha formulado el hallazgo 1410-5 en la vigencia 2019, el cual se cita a continuación: <i>Hallazgo No. 5. Sustitución Puentes Peatonales por Pasos Seguros - Administrativo. El Capítulo III "Instalaciones en el Corredor del Proyecto", numeral 3.5 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 009 de 2015 estableció lo siguiente:</i></p> <p><i>"3.5 Puentes Peatonales. El Concesionario deberá instalar como mínimo los siguientes pasos(sic) peatonales que deben cumplir con especificaciones que garanticen el cruce adecuado de</i></p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>peatones, - incluyendo acceso para personas con movilidad restringida-, sin interferir con el diseño propuesto para el desarrollo del proyecto (...).</p> <p>Lo anterior evidencia que no se tuvo en cuenta para la suscripción del Otrosí 7, la disminución de los Costos a cargo del concesionario por concepto de Operación y Mantenimiento.</p> <p>Adicionalmente se cita la causa textualmente definida por la CGR: "Lo anterior por causa del desplazamiento de la inversión a causa de la suspensión de las obras, para la determinación de los estudios y diseños de la modificación en la solución técnica de puentes peatonales a pasos seguros tipo cebra. Así mismo, no se evidenció en el análisis el descuento de los costos de mantenimiento y operación que ya están incluidos en el OPEX para el mantenimiento del pavimento, de la señalización vertical y horizontal del entorno del paso seguro en estos sectores, que aún con puente peatonal requieren de la señalización y mantenimiento."</p> <p>De acuerdo con lo citado anteriormente, se evidencia que el hallazgo 1410-5 tiene una causa similar a la del hallazgo 1156-9. Sin embargo, en el caso de Transversal del Sisga, la no ejecución de las obras se debió a un análisis técnico fundamentado en los bajos flujos peatonales registrados en el proyecto, lo que dio lugar a una alerta de la CGR con relación a reconocimiento de mayores costos de OPEX.</p> <p>En el caso de Armenia-Pereira-Manizales, se demostró que no hubo afectación en el patrimonio del Estado ya que las obras no se ejecutaron según lo planeado, debido a factores externos,</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>como lo fue la ola invernal de 2010 y 2011, lo que fue también respaldado por un Tribunal Arbitral.</p> <p>Lo anterior demuestra que el origen de los hallazgos es diferente y que la Entidad ha logrado demostrar que la causa del hallazgo No. 1156-9 ha desaparecido; por lo tanto, se declara la efectividad en lo que corresponde a la incidencia administrativa.</p>	
1157	10	<p>Hallazgo No. 10. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Fechas actas de terminación adicional No. 7 del 2010. Las actas de terminación de los diseños y obras contratadas a través del adicional No. 07 del 2 de julio de 2010, suscritas el 16 de septiembre de 2013, no cumplen con la finalidad de las mismas, que es dar fe de la fecha real de terminación de lo contratado. Esta situación genera incertidumbre sobre la fecha de finalización de los diseños y obras contratadas, lo que podría impactar la ingeniería financiera.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Elaboración informe técnico, donde se incorpora la trazabilidad de las actas.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>2. Elaboración procedimiento actas de terminación obras</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>3. Informe de cierre</p>	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: " <i>No es aceptable que la interventoría suscriba las actas de terminación en fechas posteriores, de acuerdo a lo que expone la entidad algunas obras finalizaron en el año 2010, 2011 y 2012, observándose que transcurrieron varios años para la suscripción de las actas, por otra parte, y de acuerdo a la información suministrada, algunas fechas de las actas de inicio no corresponderían tampoco a lo real.</i>"</p> <p>En lo reportado en el informe técnico de la unidad de medida correctiva N. 1 con radicado ANI N. 20183000096593 del 29 de junio de 2018 se afirma que <i>La Supervisión del proyecto reitera que no se estableció en el contrato de Concesión la obligatoriedad de realizar actas de inicio y terminación de obras, sin embargo, en la cláusula segunda del adicional 7 de 2 de julio de 2010 se estipula que la ejecución de las obras y actividades adicionales descritas en la cláusula primera se realizará en un término de 48 meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio de actividades, con lo que se evidencia que contractualmente está estipulada la emisión de actas de inicio para las actividades contratadas en el adicional 7.</i></p>	<p>No efectivo</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>Por otra parte, en relación con el cumplimiento de la cláusula séptima del contrato de concesión N. 0113 de 1997 <i>Vigilancia del Contrato</i>, la ANI a través de la Interventoría debe estar en grado de vigilar, supervisar y controlar la ejecución y cumplimiento del contrato de concesión, se incluye en estas obligaciones la verificación de los 48 meses de plazo para realizar las actividades del adicional N. 7, por lo que, las actas de terminación serían la herramienta para ejercer este control, por lo que la suscripción en fechas posteriores a la terminación, en algunos casos de 12 meses y más, no evidencia el seguimiento realizado para la terminación de las actividades en los tiempos establecidos.</p> <p>Adicionalmente, en el informe presentado se menciona que <i>el avance y estados de las obras se puede verificar en los informes mensuales, semestrales y finales de las interventorías de los proyectos</i>, más no se especifica el seguimiento relacionado con lo citado por la CGR respecto a que <i>algunas fechas de las actas de inicio no corresponderían tampoco a lo real</i>.</p> <p>Por otra parte, en relación con las unidades de medida, se presenta la emisión del procedimiento de actas de terminación de obras, sin embargo, no se presenta su aplicación en otras actividades finalizadas en el proyecto desde la formulación del hallazgo en el año 2017.</p> <p>Según lo descrito anteriormente, el plan de mejoramiento se declara no efectivo teniendo en cuenta que no ha desaparecido la causa que dio origen a la formulación del hallazgo.</p>	

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
1159	12	<p>Hallazgo No. 12. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria e Indagación Preliminar. Rendimientos financieros para pago de comisión fiduciaria. Revisado el contrato de fiducia No. 059/97 y sus modificatorios correspondiente al patrimonio autónomo de APM, se observa que dentro de las comisiones fiduciarias, se estableció un pago adicional del "...cinco por ciento (5%) anual sobre los rendimientos generados por el portafolio administrado, pagadero mes vencido.", lo que va en contravía de lo establecido en el contrato de concesión No. 113 de 1997 cláusula décima quinta, parágrafo quinto literal h, y que de acuerdo al mismo, las comisiones fiduciarias para la etapa de operación corresponden al 7 x 1000 de los ingresos del proyecto. Así mismo, en el numeral 3.1. del reglamento de administración de la liquidez del proyecto vial suscrito entre el concesionario y la entidad fiduciaria se indica que de la cuenta principal se deberán realizar los pagos de las comisiones fiduciarias.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio al concesionario y fiducia solicitando la trazabilidad y soportes de cobro de la comisión. 2. Concepto financiero 3. Auditoria por parte de la Interventoría 4. Gestión de cobro (si aplica) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Contrato Estándar 4G - Apéndice Financiero <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: "Sin embargo se observó que se están realizando los pagos a la fiducia del 5% sobre los rendimientos financieros de todas las cuentas y subcuentas existentes. La Fiduciaria certifica que el pago de esta comisión ha sido recibido desde la firma del contrato de concesión, relacionando las cuentas y subcuentas sobre los cuales se ha calculado el 5% sobre los rendimientos desde la suscripción del Otrósí No. 10 al contrato de Fiducia de fecha 14 de marzo de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2016. Deficiencias en las obligaciones de seguimiento y control que debe realizar la entidad y la interventoría."</p> <p>De acuerdo con el informe de cierre, reportado como unidad de medida N. 6, se realizó la gestión correspondiente a la revisión de las comisiones fiduciarias, lo cual concluyó con el reintegro de la totalidad de las comisiones cobradas ajustadas al IPC de la fecha de pago mayo de 2018 por valor total de 3.435.061.262,53, igualmente mediante la junta mensual de la Fiducia se hace la validación por parte de la interventoría de los movimientos financieros de las subcuentas a cargo de la Agencia.</p> <p>Adicionalmente, como unidades de medida preventiva se incluyó el documento de <i>apéndice financiero: información financiera</i> de los contratos 4G en donde se estipula lo siguiente para todos los contratos de concesión de 4G: <i>Todas las cifras de la tabla serán debidamente auditadas por una firma de interventores de reconocida reputación que preste sus servicios de interventoría para entidades bancarias, o prestamistas, que cumplan con las condiciones descritas para los Prestamistas en el Contrato de Concesión</i>, y se establecen otras disposiciones con el fin de aumentar los controles respecto los movimientos financieros del</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
				<p>Contrato de Concesión, así evitar la ocurrencia de la causa que dio origen a la formulación de este hallazgo.</p> <p>Con lo reportado se evidencia, que se ha revisado y corregido la causa que dio origen a la formulación del hallazgo, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>	
1309	7	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo. Registro contable Concesión Armenia - Pereira - Manizales.</p> <p>En el seguimiento realizado por la CGR al Modelo de Reconocimiento Contable registrado a diciembre 31 de 2018, del contrato de Concesión No. 113 de 1997 y de las modificaciones realizadas el Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales, se observó lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En el Modelo de Reconocimiento Contable de la Concesión - Hoja Inputs, no se encuentran discriminados los valores: Total CAPEX, Total Mantenimiento, Total OPEX. - Al verificar el registro de la ejecución de la inversión, se evidencia que no se tuvo en cuenta la ejecución real de la concesión, toda vez que la entidad manifestó que las inversiones - CAPEX se distribuyó en los años en los cuales fueron firmados el contrato básico de concesión 113 de 1997 y sus otrosíes. 	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Guía de Aplicación contable para el modo carretero, en que se de instrucción del diligenciamiento y soportes de la información solicitada que alimenta el modelo financiero para fines contables elaborado por DELOITTE. 2. Remisión del modelo financiero para fines contables ajustado, de acuerdo a la instrucción de la Guía de Aplicación contable para el modelo carretero, acompañado de los soportes de la información. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa: La causa descrita en el PMI es la siguiente: <i>"Lo anterior, evidencia la deficiencia en el reconocimiento y la falta de información idónea de los soportes utilizados para el registro contable, denotando que la información contable no cumple con las características cualitativas de la información financiera establecidas en el Numeral 4 del Marco Conceptual para la preparación y presentación de la información financiera de las entidades de gobierno."</i></p> <p>Según lo reportado en el informe de cierre con radicado N. 20205000107063 del 31 de agosto de 2020, se creó la Guía de implementación modelo financiero con fines contables – modo carretero 1ra y 3ra generación, la cual fue aplicada en la emisión del modelo financiero para fines contables del proyecto, en donde se ajustaron los parámetros de acuerdo con la emisión de la guía y subsanando lo evidenciado por la CGR en la formulación del hallazgo, por lo anterior se declara la efectividad del hallazgo.</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No.	Vig.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	PLAN DE MEJORAMIENTO	CRITERIOS UTILIZADOS PARA ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD	EFECTIVIDAD
		<p>- En el Modelo de Reconocimiento Contable establecido por la ANI en el marco de la convergencia, incluye valores de obras que no fueron ejecutadas, que están afectando el valor del CAPEX, caso concreto, las obras de construcción, operación, mantenimiento y reposición de la Estación de Pesaje "La María".</p> <p>- Así mismo, se observó que la inversión en dos obras (Terminación Av. Ferrocarril - Mandarino y Acceso Alcalá rampa B) a diciembre de 2016 no se ejecutó en su totalidad.</p>			

Fuente: Elaboración propia a partir de información disponible en el Plan de Mejoramiento Institucional de la ANI, disponible para descarga en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

8.2 Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte

Se evidenció seguimiento de la Contraloría General de la República, en lo referente a Organismos de Control, y de la Superintendencia de Transporte, así:

Contraloría General de la Republica

Se identificó la comunicación con radicado ANI N. 20214090795712 del 16 de julio de 2021 con asunto *Comunicación de Apertura de la Indagación Preliminar 85112-2017-31145*, solicitando la siguiente información como prueba en la indagación preliminar 85112-2017-31145 que está llevando a cabo la Dirección de Vigilancia Fiscal:

- “(…)1. Contrato de Concesión No. 113 de 1997.*
- 2. Actas de supervisión informes técnicos y actas de visitas técnicos del Contrato de Concesión No. 113 de 1997.*
- 3. Documento contractual en el que se haya modificado la obligación inicial de instalar 124 teléfonos S.O.S y los soportes de cumplimiento.*
- 4. Pólizas de cumplimiento y Póliza de manejo Global del Contrato de concesión No. 113 de 1997.*
- 5. Términos de Referencia y pliego de condiciones.*
- 6. Actas precontractuales, contractuales y postcontractuales, documentos e información sobre obras actas de iniciación, terminación y recibo de obra y liquidación de contrato.*
- 7. Con el fin de establecer la individualización de quienes puedan tener responsabilidad se requiere los actos administrativos de nombramiento, las actas de posesión, las declaraciones de bienes y rentas, hojas de vida, certificación de funciones de las personas que intervinieron en la etapa contractual y postcontractual del contrato en mención (Liquidación). (…)”*

Al cual se dio respuesta con la comunicación con radicado ANI N. 20215000234241 del 2 de agosto de 2021, con la información solicitada y un concepto de la Interventoría relacionado con la apertura de la indagación preliminar.

Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte realizó una inspección el 8, 9, 10 y 11 de junio de 2021, la cual contó con la participación del Concesionario y la Interventoría, en donde se verificó la operación de la Concesión, las condiciones de la carpeta asfáltica, de la señalización horizontal y vertical, señalización temporal de obra, accesibilidad; así como la verificación de la operación del corredor, en particular lo relacionado con el funcionamiento de las estaciones de peaje y pesaje, los servicios de ambulancia, carro taller, grúa, equipo de rescate, atención de incidentes y en general con el objetivo de verificar las condiciones de calidad de servicio a los usuarios. En donde la Supertransporte hizo algunas observaciones:

“(…) Se evidenciaron tramos de reparcho en el cual hay ausencia de demarcación horizontal debido a que no se ha concluido el tiempo de espera constructivo para aplicar la señalización definitiva (mantenimiento periódico).

Existen sectores con intermitencia de demarcadores de obstáculo de cabezotes de alcantarilla, además de los reportados puntualmente en los hallazgos, lo anterior debido a afluencia de caminantes en tramos específicos del corredor vial, pues dicha verificación se había evidenciado concluida en la supervisión SETA 2019.

Se verifica stock en bodega de elementos de señalización y demás, propios de mantenimiento y reposición, los cuales no se han instalado debido a temas de orden público como consecuencia del paro nacional. (…)

Lo cual fue atendido por el Concesionario de acuerdo con lo reportado por la Interventoría en la entrevista de auditoría.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 2 de septiembre de 2021 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 23 de agosto de 2021, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y a la Supervisión del proyecto Armenia Pereira Manizales

Lo anterior dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de éste, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento.”* se concluye:
 - a. El contrato de concesión se encuentra en etapa de operación y mantenimiento desde el año 2009, y actualmente se están ejecutando actividades adicionales acordadas en las últimas 4 modificaciones contractuales suscritas desde 2018.
 - b. El avance de las actividades del otrosí N. 20 es del 66% contra un programado del 52% a junio de 2021, superando el avance programado, a la fecha la Interventoría no ha identificado alertas respecto a los tiempos de cumplimiento de las actividades del otrosí N. 20.
 - c. El avance de las actividades del otrosí N. 22 es del 20% contra un programado del 51% a junio de 2021, lo cual representa un atraso del 31% el cual se presenta a causa de la gestión ambiental correspondiente a esta modificación contractual; sin embargo, este avance se está realizando con base en una programación de obra que aún no tiene en cuenta el periodo especial concedido al concesionario por el reconocimiento de la emergencia sanitaria por COVID-19 como EER, según el acuerdo suscrito al respecto en octubre de 2020.
 - d. Las actividades del otrosí N. 23 del 24 de diciembre de 2020 a agosto de 2021 no cuentan con un cronograma de obra aprobado en el que se pueda hacer seguimiento del porcentaje programado versus el ejecutado, por lo que se recomienda acordar un cronograma de seguimiento con el fin de asegurar un control adecuado de la ejecución del contrato de concesión N. 0113 de 1997.
 - e. A pesar de que no se tenga un cronograma aprobado para las actividades del otrosí N. 23, la Interventoría realiza el control de ejecución de las actividades en función de

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia Pereira Manizales</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	---	---

los plazos globales establecidos contractualmente y no ha generado alertas respecto al cumplimiento del objeto contractual.

- f. Durante la auditoría se evidenciaron situaciones que generan alertas respecto al cumplimiento por parte del Concesionario en materia de obligaciones ambientales acordadas en la suscripción del otrosí N. 22, teniendo en cuenta que a la fecha se encuentra un avance del 8% ejecutado contra un 45% programado en la actividad de gestión, compensaciones y obligaciones ambientales.
 - g. Durante la auditoría se evidenciaron situaciones que generan alertas tempranas respecto al riesgo GCSP-06 *Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos*, teniendo en cuenta que el otrosí 22 cuenta con un plan de obras aprobado que no se ajusta a las modificaciones que ha tenido el proyecto desde abril de 2020 y el otrosí 23 no cuenta con un cronograma aprobado habiendo transcurrido 8 meses desde su suscripción. Las alertas se generan debido a que la remuneración del Concesionario se encuentra vinculada a los avances en obra.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Desarrollo Vial, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto carretero Armenia Pereira Manizales”* se concluye:
- a. En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión.
 - b. Durante la auditoría se evidenciaron recomendaciones para la Interventoría relacionadas con los siguientes aspectos:
 - i. Realizar seguimiento y asesoría a la ANI respecto a la ejecución de los postes S.O.S., teniendo en cuenta que dicha situación ha dado lugar a hallazgos e investigaciones por parte de la Contraloría General de la República.
 - ii. Evaluar la pertinencia de desarrollar estrategias junto con el concesionario para dar celeridad la gestión ambiental contratada en el otrosí N. 22 relacionada con la respuesta pendiente de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda (CARDER).
 - iii. Verificar la instalación de las cámaras de video en la báscula de la estación de pesaje Calarcá, teniendo en cuenta que en el plan de cargas se solicita que se tenga una *vista panorámica y un detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) simultáneo con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula*, así como lo relacionado con la transmisión en tiempo real

en función de lo estipulado en el contrato de interventoría N. VGC 495 de 2018.

3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de los planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional con los números: 93-150, 651-227, 673-249, 1148-1, 1150-3, 1151-4, 1152-5, 1153-6, 1154-7, 1155-8, 1156-9, 1157-10, 1159-12 y 1309-7; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.”*, se concluye:
 - a. Se revisó la efectividad, en lo que tiene que ver con la **incidencia administrativa**, de los planes de mejoramiento cumplidos de los 14 hallazgos No. 93-150, 651-227, 673-249, 1148-1, 1150-3, 1151-4, 1152-5, 1153-6, 1154-7, 1155-8, 1156-9, 1157-10, 1159-12 y 1309-7, declarando la efectividad del plan de mejoramiento formulado para superar los 10 hallazgos: 93-150, 651-227, 1148-1, 1150-3, 1152-5, 1153-6, 1155-8, 1156-9, 1159-12 y 1309-7, respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal del hallazgo. Los planes de mejoramiento de los hallazgos 673-249, 1151-4, 1154-7 y 1157-10 fueron declarados No Efectivos.
 - b. Una vez consultado el sistema de gestión de documental de la Entidad, se evidenció que en la ventana de tiempo de la auditoría se atendieron oportunamente los requerimientos de Organismos de Control del Estado (únicamente se evidenciaron requerimientos de la Contraloría General de la República) y de la Superintendencia de Transporte asociados al contrato de concesión No. 0113 de 1997.

4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como los impactos de la pandemia en el proyecto”*, se concluye:
 - a. Se evidenció que el Concesionario Autopistas del Café S.A. ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las diferentes actividades constructivas, así como la operación y mantenimiento del corredor vial Armenia Pereira Manizales, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Consorcio Desarrollo Vial.
 - b. El Concesionario Autopistas del Café S.A. presentó un plan de reactivación de obras de acuerdo con la Resolución No. 498 del 13 de abril de 2020 para las actividades donde esto aplicó, correspondientes a los otrosíes 20 y 22.

- c. Se evidenció que el Concesionario Autopistas del Café S.A. y la interventoría Consorcio Desarrollo Vial han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las Circulares ANI No. 2020409000114 del 16 de marzo de 2020, 2020100000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, a los cuales les ha hecho seguimiento la Supervisión.
- d. Con ocasión de la emergencia sanitaria, el recaudo del proyecto en la vigencia 2020 no alcanzó la línea mínima de ingreso estimada contractualmente para el año 2020, por lo que se expidió el otrosí N. 24 con el fin de poder cubrir el déficit de ingreso con los excedentes de la subcuenta INCO, los rendimientos de esta subcuenta y los recursos disponibles no comprometidos de la adquisición predial relacionada con las actividades de los otrosíes N. 20 y 22.
- e. La ANI y los Concesionarios de los proyectos carreteros a cargo de la Entidad realizaron mesas de trabajo para definir cómo gestionar el riesgo derivado de la presencia del COVID-19. Como resultado, se suscribió un acuerdo entre las partes el pasado 05 de octubre de 2020, el cual fue firmado el 14 de octubre de 2020 por el Concesionario Autopistas del Café S.A. y lo estipulado en este acuerdo se plasmó en el último plan de obras aprobado para el otrosí N. 20. No se evidenció que el Concesionario se haya adherido a acuerdos posteriores moderados por la Cámara Colombiana de la Infraestructura.
- f. Se tiene pendiente definir lo correspondiente a costos ociosos estipulado en el acuerdo, el Concesionario está solicitando un valor de 1.127 millones de pesos a lo cual la ANI solicitó una consultoría a la Sociedad Colombiana de Ingenieros con el fin de establecer los lineamientos para el cálculo de esta cifra.

9.2 No Conformidades

Las No Conformidades presentadas en esta sección se deben atender para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual y/o normativo. En este sentido, se tiene un plazo de treinta (30) días calendario, posteriores a la radicación del informe de auditoría, para que se presenten los planes de mejoramiento correspondientes, los cuales deben ser remitidos al correo electrónico nbarrios@ani.gov.co para su revisión y formalización.

9.2.1 Para la Supervisión

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

9.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997.

9.3.1 Para la Supervisión

1. Evaluar la pertinencia de aplicar las medidas correspondientes para contar con un sitio web en donde sea posible el acceso a toda la documentación contractual del Contrato de Interventoría VGC 495 de 2018 en modo tal, que sea posible acceder directamente a la información correspondiente al respectivo proceso contractual, sin estar condicionado a tener la denominación del proceso de contratación.
2. Realizar la gestión correspondiente con la Contraloría General de la República en aras de aclarar la trazabilidad relacionada con la obligación contractual de la ejecución de los postes S.O.S, así contar con un plan de mejoramiento efectivo para el hallazgo No. 1154-7 y la finalización de la indagación preliminar iniciada en julio de 2021.
3. En relación con los planes de mejoramiento de los hallazgos que han sido declarados como No Efectivos (No. 673-249, 1151-4, 1154-7, y 1157-10) se recomienda revisar y reformular con oportunidad las unidades de medida. En relación con el hallazgo que no fue declarado efectivo por la reincidencia de las causas en la formulación de un hallazgo en otro proyecto de la Entidad (No. 673-249), se recomienda liderar acciones al interior de la Vicepresidencia Ejecutiva y de la Entidad con el fin de mitigar la causa origen de este hallazgo en el desarrollo de los proyectos a cargo de la Entidad.
4. Se recomienda evaluar la pertinencia de incluir en los informes mensuales de la Supervisión los porcentajes de avance programado versus ejecutado y/o una sección del informe dedicada al seguimiento de las actividades que se están ejecutando actualmente en el contrato, con el fin de evidenciar documentalmente el cumplimiento de la obligación *Hacer seguimiento y ejercer la coordinación respecto del proyecto a la ejecución del proyecto.*
5. Se recomienda evaluar la pertinencia de plantear iniciativas para tener una programación actualizada aprobada por la Interventoría y evitar así falencias en el seguimiento de las actividades del proyecto relacionadas con los otrosíes N. 22 y 23.
6. Se recomienda liderar acciones con el fin de fortalecer los controles que permitan evitar que se presenten diferencias entre los diseños fase III aprobados y los compromisos presupuestales correspondientes, así como incumplimientos por parte del Concesionario por motivos técnicos, donde no se evalúen las medidas de apremio correspondientes con el fin de garantizar la correcta operación del proyecto.

9.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda realizar seguimiento y asesoría a la ANI respecto a la ejecución de los postes S.O.S., teniendo en cuenta que dicha situación ha dado lugar a hallazgos e investigaciones por parte de la Contraloría General de la República.
2. Evaluar la pertinencia de desarrollar estrategias junto con el concesionario para dar celeridad la gestión ambiental contratada en el otrosí N. 22 relacionada con la respuesta pendiente de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda (CARDER).
3. Verificar la instalación de las cámaras independientes de la Interventoría en la báscula de la estación de pesaje Calarcá, en relación con lo que se refiere a la visualización en cada estación de pesaje, que debe incluir tanto una panorámica de la instalación como el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) simultáneo con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula y adicionalmente se tenga la transmisión en tiempo real para la Entidad en la página web de la Interventoría de todas las cámaras en la estación de pesaje.

Auditó:

Revisó:

Adriana Barrios Rodríguez

Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano

Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó el informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

10. ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e Interventoría.
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, aforo y recaudo, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Desarrollo Vial, en virtud del contrato No. VGC 495 de 2018, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 7. ANI, 2021.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, www.ani.gov.co en el link “Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos/Administración de riesgos “.

También se tuvo en cuenta el Decreto 648 de 2017, *Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública*, disponible en el enlace <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>

Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e interventoría.

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 0113 DE 1997	HITO	FECHA
	Suscripción Contrato de Concesión	21 de abril de 1997
	Inicio etapa de Diseño y Programación	16 de junio de 1997
	Inicio etapa de Construcción	4 de agosto de 1998
	Inicio etapa de Operación y Mantenimiento	1 de febrero de 2009
	Terminación Contrato de Concesión	1 de febrero de 2027

Fuente: Contrato de Concesión No. 0113 de 1997 y ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en julio de 2021

AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Grupo Odinsa S.A	59,67136%
	Megaproyectos S.A.	21,75920%
	Concay S.A	3,52776%
	Infercal S.A	3,26384%
	José Pablo Uricoechea y Cía S en C	2,93752%
	Termotecnica Coindustrial S.A.S.	3,55552%
	Latinco S.A.	1,63190%
	Muvek S.A.S.	1,50000%
	Ester Judith Nicholis	1,50000%
	Luis Ernesto Escobar Neuman (Esiza S.A.S.)	0,32632%
	Carmen Carné de Uricoechea	0,32632%
	CI Grodco S.C.A	0,00008%
	Inversiones UC S.A	0,00008%
	TOTAL	100,00%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en julio de 2021.

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Aclarar que el valor del Contrato es indeterminado, que para el pago del impuesto de timbre se toma el valor definido en la cláusula cuarta "valor del contrato"	6/05/1997
Otrosí No. 2	Modificar la cláusula quinta de forma de pago y suspensión parcial de la ejecución del contrato de concesión (Dic3/98 a Ene 4/99).	8/07/1999
Otrosí No. 3	Reanudación etapa de construcción y rehabilitación una vez entregados los recursos por parte del estado para el año 1999	23/12/1999
Adicional N. 1	Valor (pesos sep 1996) 40.704.038.217	16/06/2000
	Contrato adicional modificatorio del contrato de concesión, suprimir del alcance el tramo Chinchiná - La Uribe tramo 2 ruta 29, rehabilitación y operación simón Bolívar, tercer carril Chinchiná - La Ye, Incluir en el contrato Río Consota - Terminal Pereira, Tercer Carril Club de Tiro - Terminal, calzada	

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
	existente avenida ferrocarril, Segunda Calzada Avenida Ferrocarril, Tercer carril Romelia - Postrera, Segunda Calzada Chinchiná La Ye, y otros.	
Otrosí No. 4	Modificación fechas límites de ejecución de obras. Se compromete el INVIAS a entregar predios al Concesionario para Construcción de Variante Sur de Pereira, Se compromete el Concesionario a iniciar la construcción de Variante Sur 30 días después de la entrega de predios.	17/09/2001
Adicional N. 2	Modificación al contrato adicional de julio 16 de 2000. Destinar recursos de rendimientos financieros a las cuentas obras complementarias y reserva para adquisición de predios	20/05/2003
Otrosí No. 5	Se crea una subcuenta dentro de la cuenta obras complementarias para disponer doce mil millones de febrero de 2005 para la reanudación de la fase 1 de la variante sur de Pereira	30/05/2005
Adicional N. 3	Valor (pesos sep 1996) 5.425.310.225	4/05/2005
	Continuación de la construcción de la Fase 1 de Variante Sur de Pereira	
Otrosí No. 6	Valor (pesos sep 1996) 146.266.843	9/06/2005
	Se acuerda el valor exacto del costo de construcción de la fase 1 de Variante Sur de Pereira, Se adicionan recursos a los 12 mil millones de febrero de 2005 ya contratados, se define el plazo de la ejecución de esta obra.	
Adicional N. 4	Valor (pesos sep 1996) 819.516.655	9/06/2005
	Contrato adicional al contrato de concesión para construcción de 2 obras complementarias. Retorno el roble, Retorno Minitas, Diseño puente San Peregrino.	
Otrosí No. 7	Valor (pesos sep 1996) -20.998.046.948 Otrosí al contrato de concesión, tribunales de reestructuración y desequilibrio, se condicionan a la existencia de recursos del estado el túnel de Santa Rosa, El Tercer carril Club de Tiro Terminal, Segunda Calzada Avenida Ferrocarril, Tercer Carril Romelia - Postrera, Incluir en el contrato la solución el Mandarino Estadio y La Rehabilitación La Paila – Calarcá.	15/06/2005
Otrosí No. 8	Se modifica sin que implique la etapa de operación la puesta en servicio de los elementos de operación vial	31/01/2006
Adicional N. 5	Valor (pesos sep 1996) 7.144.227.757	28/08/2006
	Ejecutar por el sistema de precio global y fijo el diseño de 12 obras complementarias y la construcción de 10 obras complementarias. Y aportar 5,000 mil millones de pesos corrientes de agosto de 2006 a la cuenta adquisición de predios 2.	
Adicional N. 6	Valor (pesos sep 1996) 5.565.225.577	24/10/2007
	Inversiones por \$14,000 millones de pesos, Obras Complementarias: Avenida del Ferrocarril, Intersecciones El Mandarino, La Romelia	
Otrosí No. 9	Mediante el cual se establecen los plazos de culminación de obras en construcción y de las pendientes de su iniciación.	11/04/2008

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 10	Mediante el cual se amplían los plazos para la puesta en servicio de los elementos de la operación.	29/08/2008
Adicional N. 7	Valor (pesos sep 1996) 82.846.316.030	2/07/2010
	Rehabilitación La paila-Calarcá (52 km.), terminación Avenida del Ferrocarril-Mandarino, terminación construcción solución vial Mandarina-Estadio Santa Rosa, Construcción de la variante sur de Pereira K4.5 al K 13.2, incluidos los puentes Alcalá, Altagracia, y viaductos Condina e intersección Consota (diseño inicial), Estudios y diseños Quebra del Billar, Construcción Quebra del Billar, Compra de Predios, Rehabilitación Puente Metálico El Rosario, Diseños y Construcción Intersección Consota (complemento, modificación, diseño inicial), accesos Altagracia y- Alcalá, Estudios y diseños de la variante troncal de Occidente sectores Belmonte-El Mandarino y Estadio Santa Rosa-El Jazmín-Chinchiná, Rehabilitación variante Troncal de Occidente sector El Jazmín-Chinchiná, Diseños Segunda calzada La Postrera-Santa Rosa, Estudios y diseños de las conectantes para implementar el Par Vial Jazmín-Guayabal, Diseño, Construcción y Operación del Peaje Tarapacá II y Construcción de la Estación de Pesaje Calarcá (La Española)	
Otrosí No. 11	Valor (pesos sep 1996) 89.483.234	16/12/2013
	Estudios y diseños para la construcción de una intersección en el sitio denominado 1 ½ y de la glorieta calle 52 en el Municipio de Dosquebradas	
Otrosí No. 12	Valor (pesos sep 1996) 3.503.683.058	19/09/2014
	Construcción accesos y salidas en Circasia 1 ½ y de la Glorieta calle 52 en Dosquebradas y diseños puente peatonal Dosquebradas	
Otrosí No. 13	Valor (pesos sep 1996) 714.603.378	30/12/2014
	Operación y mantenimiento rutinario de la Variante Troncal de Occidente tramo Intersección El Jazmín – Chinchiná (KM20+150 al KM31+773) (11,6 kilómetros) e Intersección El Jazmín (0,44 Km), por dos (2) años contados a partir del 1° de enero de 2015 y hasta el 31 de diciembre de 2016	
Otrosí No. 14	Valor (pesos sep 1996) 5.558.723.791	05/05/2015
	Rehabilitación de la vía en el sector comprendido desde la española PR 76+000 al 85+500 de la ruta 4002A del proyecto “Desarrollo vial Armenia - Pereira - Manizales– Tramo Calarcá-La Paila	
Otrosí No. 15	Valor (pesos sep 1996) 503.791.945	7/04/2016
	Rehabilitación de 0.84 kilómetros de vía, incluidos en el tramo ubicado entre el PR76+000 hasta el PR85+500 de la ruta 4002A del proyecto “Desarrollo Vial Armenia – Pereira – Manizales – Tramo Calarcá – La Paila”, en armonía con lo señalado en el inciso primero de la cláusula primera del Otrosí No.14 al Contrato de Concesión 113 de 1997.	
Otrosí No. 16	Cambio de la cláusula 41 del contrato de concesión incluyendo la participación de un tribunal arbitral en caso de presentarse controversias durante el desarrollo del contrato.	22/06/2016
Otrosí No. 17	Valor (pesos sep 1996) 1.812.545.333	29/12/2016

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
	Construcción del puente peatonal y accesos en “Bosques de la Acuarela”, la operación y mantenimiento rutinario de la VTO tramo Jazmín-Chinchiná durante el año 2017 y los estudios y diseños a fase III, para la implementación del PAR VIAL JAZMÍN –CHINCHINÁ comprendido desde el km 20+150 al km 29+900 de la ruta 29RSC del proyecto vial ARMENIA - PEREIRA – MANIZALES.	
Modificación 1 al Otrosí N. 17	Valor (pesos sep 1996) 93.419.065 Adicionar una cláusula al Otrosí No 17 del 29 de diciembre de 2016 al Contrato de Concesión No 0113 de 1997 (Cláusula decimoquinta: Redes)	26/04/2017
Otrosí No. 18	Valor (pesos sep 1996) 357.301.689 Prorrogar la tenencia por parte de EL CONCESIONARIO de los tramos de la Variante Troncal de Occidente VTO: 1) Estadio Santa Rosa – Intersección El Jazmín, calzada derecha (1,7 kilómetros), sin perjuicio de que LAS PARTES den aplicación a lo señalado en el parágrafo primero de la cláusula primera del otrosí 13; 2) Intersección El Jazmín – Chinchiná (Km 20+150 al Km 31+773) (11,6 kilómetros); y 3) Intersección El Jazmín (0,44 Km). Con el fin de ejecutar actividades de mantenimiento rutinario y operación.	26/12/2017
Otrosí No. 19	Valor (pesos sep 1996) -67.342.338 Desafectar del alcance físico del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997 la extensión de 59 metros correspondientes. Afectar al alcance físico del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997, el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y operación de la extensión de 6 metros correspondientes al siguiente tramo: Carretera Tres Puertas – Puente La Libertad, ruta 5005 – La Manuela-Estación la Uribe entre PR 7+454 al PR 7+460, la cual se entenderá remunerada bajo las mismas condiciones del Otrosí 19 del 16 de julio de 2018, razón por la que no implica adición de valor alguno y, en consecuencia, quedará remunerado en el ingreso establecido en el otrosí de fecha 15 de junio de 2005 del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997.	16/07/2018
Otrosí No. 20	Valor (pesos sep 1996) 25.099.294.099 Se acordó incluir dentro del contrato la elaboración de los estudios y diseños de algunas obras complementarias del proyecto, así como la construcción del puente peatonal El Rosario, la intersección a desnivel “Postobón” el par vial Campoalegre, así como la segunda calzada del sector Tarapacá II incluyendo la ampliación del peaje, de igual forma se acordó ampliar la tenencia del concesionario de algunos tramos del proyecto para ejecutar las actividades de mantenimiento rutinario y operación.	19/12/2018
Otrosí No. 21	Se acordó delegar al Concesionario la gestión predial, a través de proceso de enajenación voluntaria y expropiación judicial de los predios requeridos para la ejecución de las obras del Par Vial Campoalegre.	3/05/2019
Otrosí No. 22	Valor (pesos sep 1996) 5.386.572.881 Se acordó incluir en el contrato la actualización de algunos Estudios y Diseños, la construcción de la segunda calzada en el tramo K25+400 al K26+250, incluyendo el puente Campoalegre; por otra parte, se incluyeron las compensaciones ambientales	23/12/2019

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento		
	de los otrosíes 20 y 22, la gestión predial de las obras contratadas en el otrosí, el mantenimiento rutinario y operación de algunos tramos y la rehabilitación de juntas en 7 puente vehiculares.			
Otrosí No. 23	<table border="1"> <tr> <td>Valor (pesos sep 1996)</td> <td>2.018.613.691</td> </tr> </table> <p>Se acordó incluir en el contrato la realización de los estudios y diseños de la intersección a desnivel para el acceso al aeropuerto Aerocafé y la segunda calzada de la variante La Paz; de igual forma, se incluyeron actividades de construcción y las correspondientes compensaciones ambientales, así como los permisos arqueológicos requeridos. Se incluyeron adicionalmente nuevos tramos de operación y mantenimiento rutinario en la variante Troncal de Occidente y variante La Paz.</p>	Valor (pesos sep 1996)	2.018.613.691	24/12/2020
Valor (pesos sep 1996)	2.018.613.691			
Otrosí No. 24	Se acordó establecer la forma de pago de los estudios y diseños contratados en el otrosí N. 23, cambiar el valor de la subcuenta de gestión y adquisición predial con el fin de trasladar recursos a la subcuenta excedentes, entre otros.	12/07/2021		

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997, informe mensual del mes de mayo de 2021 de la Supervisión e informe de interventoría del mismo periodo con radicado 20214090646612 del 10 de junio de 2021

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA N. VGC 495 DE 2018	Nombre interventoría	Consortio Desarrollo Vial
	Representante legal	Pedro Gutiérrez Visbal
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2014)	\$11.415.142.00 pesos enero 2018
	Suscripción contrato	1 de agosto de 2018
	Suscripción acta de inicio	1 de agosto de 2018
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	60 meses

Fuente: Contrato de Interventoría No. VGC 495 de 2018.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO DESARROLLO VIAL	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Ingeniería de proyectos S.A.S.	51%
Ingenieros civiles especialistas S.A.S.	49%
TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en julio de 2021.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto		Fecha del documento
Otrosí No. 1	Valor (m/cte 2018)	1.547.704.000	28/12/2018
	El interventor deberá ejecutar para La Agencia, la interventoría integral de las actividades señaladas en el Otrosí 20 del 19 de diciembre de 2018 a la Concesión No.113 de 1997.		
Otrosí No. 2	Valor (m/cte 2019)	1.725.686.000	23/12/2019
	Corresponde al interventor la ejecución de la interventoría integral de las actividades y obras contratadas en los otrosíes No.20, 21 y 22 al Contrato de Concesión No.0113 de 1997, hasta su culminación a satisfacción.		
Otrosí No. 3	Valor (m/cte 2020)	697.578.000	24/12/2020
	Corresponde al interventor la ejecución de la interventoría integral de las actividades y obras contratadas en el otrosí No.23 al Contrato de Concesión No.0113 de 1997, que no se encuentran cubiertas por el Contrato básico de Interventoría y sus adicionales 1 y 2 hasta su culminación a satisfacción.		

Agenda de auditoría:

La ejecución detallada de las actividades de auditoría se resume en la siguiente tabla:

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con la Supervisión del Proyecto	13/07/2021	8:30 – 8:45
Entrevista con la Supervisión del proyecto	16/07/2021	8:00 – 13:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	22/07/2021	8:00 – 13:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	23/08/2021	9:00
Reunión de cierre	2/09/2021	16:00 – 17:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997.

Las entrevistas de auditoría fueron virtuales mediante Microsoft Teams y no se llevó a cabo recorrido al proyecto.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia Pereira Manizales</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Consortio Desarrollo Vial**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, de aforo y recaudo, ambiental, social y predial. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. **Administrativo:** componente relacionado principalmente con el 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 Concesionario.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada Contrato de Concesión, así como la terminación del Contrato de Interventoría y/o reversión del Contrato de Concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del Contrato de Concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** 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 de dicho contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del Contrato de Concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. **Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del Contrato de Concesión.

7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual 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.
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 sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de los criterios evaluados con la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED:

01 Componente Administrativo		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	SI
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y ANISCOPIO)	SI
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI
10	Entrega de informes de interventoría	SI
11	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	N/A
12	Entrega de documentación	N/A
13	Bases de datos y/o softwares informáticos	N/A
14	Proceso de liquidación	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	N/A
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	N/A
4	Plan de obras del concesionario (4G)	SI
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	SI
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el Contrato de Concesión	SI
8	Realización de ensayos de laboratorio	SI

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	SI
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	SI
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI
17	Seguimiento elementos de contención	SI
18	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	SI
19	Permisos de ocupación temporal de vía	SI
20	Procedimientos de control de transporte de carga	SI
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI
23	Informes por terminación de etapas (4G)	N/A
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	N/A
26	Recorrido de la interventoría	N/A
27	Revisión de informes finalizada la concesión	N/A

03 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación cierre financiero	N/A
2	Verificación giros Equity	N/A
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	N/A
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	SI
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI
6	Inventario de activos (4G)	SI
7	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	SI
8	Análisis financiero del recaudo	SI
9	Retribución del Concesionario	SI
10	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI
12	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI
13	Validación del reporte de inversiones del concesionario	N/A

03 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
14	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	SI
15	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
18	Informes de formatos financieros ANI	SI
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI
20	Entrega de avalúos de los activos	N/A
21	Contratos de arriendo y leasing	N/A
22	Conciliación de formatos reversión	N/A

04 Componente Jurídico		
Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	N/A
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI
6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	SI
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI
8	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	SI
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	N/A
12	Estado de multas y sanciones	N/A

05 Componente Aforos y Recaudo		
Id	Ítem	Cumple
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	SI
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI
3	Certificación de tráfcos vehiculares en cada caseta de peaje	SI
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI
5	Análisis de viabilidad de otorgamiento de tarifas especiales	N/A
6	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	SI
7	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	SI
8	Operativos de control a las casetas de peaje	SI
9	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	SI
10	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI
11	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	SI

05 Componente Aforos y Recaudo

Id	Ítem	Cumple
12	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI
13	Seguimiento a funcionamiento a sistemas y estado infraestructura en estaciones de pesaje (básculas)	SI
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	SI
15	Equipos de video interventoría	SI
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
17	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	

06 Componente Ambiental

Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	N/A
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	N/A
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	N/A
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	SI
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	N/A
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
11	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI
12	Informe final de interventoría ambiental	N/A
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	N/A

07 Componente Social

Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	N/A
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI
3	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI
5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	N/A
6	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI
7	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI
9	Página WEB de la Concesión y otros canales de comunicación	SI
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI

08 Componente Predial		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	SI
2	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	SI
3	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	SI
4	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	SI
5	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	SI
6	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas finales prediales	N/A
7	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	N/A
8	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	N/A
9	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI
10	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI
11	Seguimiento al control de invasiones	SI
12	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI
13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI
14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
15	Predios saneados y libres de ocupación	N/A