



Rad No. 20241020093173

Fecha: 2024-05-30->102

FRANCISCO OSPINA RAMIREZ PRESIDENTE Area Carretero 4

Anexos: Informe de auditoria en pdf

<https://www.ani.gov.co>



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente

LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO
Vicepresidente Ejecutiva (E)

DE: LINA LEIDY LEAL DÍAZ
Jefe de la Oficina de Control Interno (E)

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 3.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, entre abril y mayo de 2024, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 3.

Las conclusiones se describen en el capítulo 7 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,

LINA LEIDY LEAL DIAZ
Jefe de la Oficina de Control Interno (E)

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 3

OFICINA DE
CONTROL INTERNO



2024
MAYO

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
1.1	Objetivo general	4
1.2	Objetivos específicos	4
2.	ALCANCE.....	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	5
4.1	Información de contratos	5
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	6
4.3	Descripción del proyecto	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	8
5.1	Inicio de la etapa de operación del proyecto.....	8
5.2	Riesgos asignados al público.....	16
5.3	Alertas de la materialización de riesgos institucionales.....	27
6.	EFFECTIVIDAD EN EL PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL (HALLAZGOS FORMULADOS POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA).....	28
7.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	41
7.1	Conclusiones.....	41
7.2	No Conformidades.....	44
7.3	Recomendaciones.....	45
8.	ANEXOS.....	47

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	6
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.	7
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.	7
Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.	9

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato de concesión No. 005 de 2014 correspondiente al proyecto carretero Autopista Conexión Pacífico 3, 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 Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto.

1.2.2 Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales y del proyecto asignados al público.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 005 de 2014.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 005 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y la Concesión Pacífico Tres S.A.S, a partir de mayo de 2023 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva.

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.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.

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

- 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 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. 005 de 2014, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de interventoría No. 146 de 2014, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Decreto 050 de 2023, por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, concesionario o interventor y otros íes suscritos a abril de 2024:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROS ÍES
Concesionario	<p>Concesión Pacífico 3 S.A.S No. contrato: 005 del 10 de septiembre de 2014. Objeto: <i>Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto consiste en los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Pacífico 3, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1.</i> Plazo: 348 meses. Fecha de finalización estimada: 3 de noviembre de 2039. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1585387</p>	11 otros íes
Interventoría	<p>Consortio Epsilon Colombia No. contrato: 146 de 2014. Objeto: <i>El objeto del presente Contrato es regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la ANI la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye las actividades que se describen en el presente Contrato de Interventoría, así como las actividades que en cabeza del Interventor son asignadas en el Contrato de Concesión. La Interventoría deberá hacer el seguimiento, control, supervisión y verificación del cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en el contrato de concesión que se derive del proceso</i></p>	4 otros íes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
	<i>licitatorio correspondiente al corredor denominado CONCESIÓN CONEXIÓN PACIFICO 3, al igual que todas las actividades técnicas, económicas, financieras, jurídicas, administrativas, operativas, medio ambientales y socio prediales de este corredor.</i> Acta de Inicio: 31 de octubre de 2014. Plazo: 117 meses. Fecha de finalización: 30 de julio de 2024. URL https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-15-2586037	SECOP:

Fuente: URLs SECOP e informe de interventoría No. 111, correspondiente a enero de 2024.

El último otrosí al contrato de concesión, No. 11, se suscribió en agosto de 2022, a través del que se establecieron modificaciones a disposiciones contractuales en materia de i) necesidades prediales y ambientales de segunda calzada del proyecto, ii) aspectos asociados a arbitraje internacional, iii) instalación y operación del peaje Supia, condicionada a la terminación de la unidad funcional 5, entre otros aspectos.

Con relación al contrato de interventoría, se evidenció que la última modificación contractual, No. 4, se suscribió en julio de 2023, prorrogándolo el hasta el 30 de julio de 2024.

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventoría se muestran en el anexo No. 2.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta a la Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto²:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lilian Mercedes Laza Pinedo	Vicepresidente (E)	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Gloria Ines Cardona Botero	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VE)
Yessica Alejandra Cuervo Pedraza	Apoyo técnico	
Diana Lorena Ramírez Mahecha	Apoyo financiero	Equipo financiero (VE)
Sandra Amparo Olarte Sanchez	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Sandra Milena Rodríguez Mercado	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Carolina Flórez Tuta	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Arley Molano Sierra	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos

² 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).

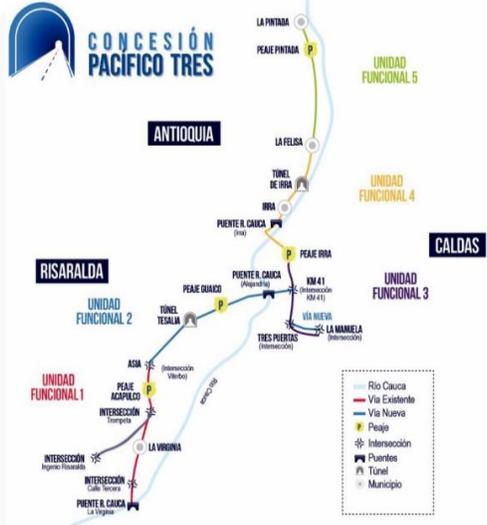
NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Alvaro Montealegre Martínez	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Sandra Milena Insuaty Osorio	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto (GCSP-F-019), correspondiente a diciembre de 2023, formalizado a través del radicado ANI No. 20245040015729 del 22 de marzo de 2024, asistencia a entrevista de auditoría y cruce de correos electrónicos relacionados con la auditoría.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Autopista Conexión Pacífico 3 hace parte de la cuarta generación de concesiones y representa una inversión de aproximadamente 5.3 billones de pesos. La longitud concesionada asciende a 146 km y su recorrido discurre integralmente en los departamentos de Antioquia, Caldas y Risaralda. Las generalidades del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP – Dic 2023	\$2.713.404,52	
OPEX – millones de COP – Dic 2023	\$2.559.992,19	
Valor del contrato – millones de COP – Dic 2023	\$3.298.452,54	
Fase actual	Construcción	
VPIP actual – millones de COP - Dic 2012	\$1.050.219	
% Cumplimiento VPIP ³ a dic 2023	26.65%	
Aportes ANI total contrato – millones de COP – Dic 2012	\$1.985.229	
% Cumplimiento aportes ANI a dic 2023	30.2%	

Fuente: Aniscopio e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a diciembre de 2023.

El proyecto cuenta con cinco unidades funcionales (UF), está en la fase de construcción desde octubre de 2015 y a marzo de 2024 registra un avance en su construcción del 99.97%, así:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Intervención	Longitud aproximada (km)	Avance (%)
1	La Virginia - Asia	26 km de mejoramiento y 4 km construcción de vía nueva	30	100
2	Variante Tesalia	24 km de vía nueva (incluido 3.5 km del Túnel de Tesalia)	24	100
3	La Manuela - Tres Puertas - Irra	31 km (24 km de mejoramiento y 7 km de doble calzada). Segmentada en UF 3.2 y 3.1	31	100

³ Valor presente a diciembre de 2012 del recaudo del peaje ofrecido por la ANI al Concesionario en las reglas del proceso de selección \$1.050.218.992.313.

UF	Sector	Intervención	Longitud aproximada (km)	Avance (%)
4	Irra - La Felisa	15 km de mejoramiento	15	100
5	La Felisa - La Pintada	46 km de mejoramiento	46	99.36
Totales			146	99.97

Fuente: Información base para la auditoría recibida mediante correo electrónico del 22 de marzo de 2024 e información actualizada en Aniscopio a 30 de marzo de 2024.

Como se muestra en la tabla que precede, la unidad funcional 5 condiciona el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto; su culminación se ha visto afectada por la ocurrencia de eventos eximentes de responsabilidad (EER) y ha dado lugar a la implementación de esquemas de apremio y de mecanismos alternativos para la solución de controversias definidos contractualmente.

Por otro lado, se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos que han implicado la ejecución de recursos por parte de la ANI; por ende, en el presente informe estos se analizan en función de la gestión que desde la ANI y desde la Interventoría se lleva a cabo.

En ese orden de ideas, en el siguiente capítulo se desarrollan los objetivos específicos No. 1 y No. 2 de la auditoría, relacionados con: i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto, ii) materialización de riesgos del proyecto asignados al público y iii) riesgos institucionales.

Lo anterior con base en el análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, de la interventoría del proyecto, Consorcio Epsilon Colombia, las entrevistas de auditoría y el recorrido realizado al proyecto en abril de 2024.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.2, en esta sección se presenta i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto, ii) alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y iii) alertas de riesgos institucionales.

5.1 Inicio de la etapa de operación del proyecto

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 005 de 2014 establece que *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*. A abril de 2024 se tiene pendiente la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 5, para la que se han suscrito dos actas de terminación parcial debido a que dicha unidad funcional ha sido afectada por diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad, acorde a lo establecido en la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general del contrato de concesión.⁴

Enseguida se sintetiza el balance de las actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto:

⁴ *“14.1 Imposibilidad de Terminación por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI*

(a) Si, vencido el plazo previsto en el Plan de Obras para la terminación de una Unidad Funcional, ésta no se hubiere completado por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI, se suscribirá un Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional y se pondrán en servicio las Intervenciones que se hayan realizado (...)”

Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.

UF	Sector	Suscripción acta de terminación
1	La Virginia – Asia	31 de mayo de 2018
2	Variante Tesalia	30 de noviembre de 2021
3	La Manuela - Tres Puertas – Irra	13 de diciembre de 2021
4	Irra - La Felisa	6 de mayo de 2020
5	La Felisa - La Pintada	30 de noviembre de 2022 (Parcial) – Entrega de 19.15 km 11 de julio de 2023 (Parcial) – Entrega de 5.4 km

Fuente: Actas de terminación de unidad funcional suscritas en el marco del contrato de concesión No. 005 de 2014.

Según lo indicado en la tabla que precede, se ha acreditado la puesta en operación de 24.55 km de, aproximadamente, 46.24 km, para la unidad funcional 5. La no entrega de la totalidad de la unidad funcional 5 dio lugar a que en mayo de 2023 la Interventoría solicitara a la ANI la no objeción al plazo de cura correspondiente, dado que, para ese momento del tiempo, la fecha máxima con la que el Concesionario contaba para tal fin se cumplió el 25 de mayo de 2023, así:

*“En razón a los hechos aquí expresados, donde se evidencia la **NO ENTREGA DE 21.69 KM** de la **UNIDAD FUNCIONAL 5** una vez vencido el plazo establecido en el Plan de Obras, se solicita ante la ANI la No Objeción frente al otorgamiento al Concesionario en los términos del numeral 10.2 del Contrato Parte General, y demás apartes contractuales y Otrosí Nro. 10, de un Plazo de cura de trescientos sesenta días (360) días calendario, para que sanee el incumplimiento mencionado.*

Lo anterior, con el fin de dar cumplimiento al debido proceso pactado en el Capítulo X del Contrato Parte General, razón por la cual esta Interventoría, por medio del presente solicita a la Agencia Nacional de Infraestructura, pronunciarse sobre la objeción o no objeción al otorgamiento del Plazo de Cura de conformidad con lo señalado en el literal (a) de la Sección 10.2.

El término solicitado como plazo de cura, se determinó teniendo en cuenta los particulares, prediales, socio prediales y técnicos que deberán agotarse para que se puedan ejecutar las obras que no fueron puestas a disposición a la fecha de vencimiento del Plan de Obras, es decir, 25 de mayo de 2023.”⁵

Se evidenció que la ANI, a través de la Vicepresidencia Ejecutiva, en mayo de 2023 emitió el concepto de no objeción a la solicitud de Interventoría, así:

“De los fundamentos contenidos en la referida comunicación del Interventor, esta Vicepresidencia encuentra que el periodo de cura se da en el marco del procedimiento previsto en el contrato y que, además, el mismo, corresponde a un término adecuado y razonable para verificar el cumplimiento pleno de la obligación de entrega a satisfacción y puesta a disposición de los 21.69 km faltantes de la Unidad Funcional 5 y, en consecuencia, emite concepto favorable de No Objeción de un Plazo de Cura de trescientos (360) días, contados a partir del recibo de la notificación que haga la Interventoría al Concesionario, con el fin de que este último sanee el presunto incumplimiento.”⁶

En ese sentido, se tendría un plazo de cura para la entrega de la totalidad de la unidad funcional 5 hasta mayo de 2024. El Concesionario continuó realizando entregas parciales de la unidad funcional 5: una tercera puesta a disposición de 11.26 km el 2 de agosto de 2023, una cuarta puesta a disposición de 7.10 km el 29 de diciembre de 2023 y una quinta puesta a disposición del tramo faltante el 5 de marzo de 2024. Sin embargo, en octubre de 2023 la Interventoría manifestó su negativa a la ANI de suscripción de actas de terminación parcial adicionales, dada la vigencia del plazo de cura otorgado a partir de mayo de 2023, así:

“No existe ningún aparte en el Contrato de Concesión, que permita la suscripción de Actas de Terminación Parcial en un periodo distinto a el periodo de reposición especial derivado de un Evento Eximente de Responsabilidad, así las cosas, reitera esta Interventoría que No es procedente suscribir las Actas de Terminación Parcial durante el Plazo

⁵ Oficio con radicado ANI No. 20234090578542 del 25 de mayo de 2023.

⁶ Oficio con radicado ANI No. 20235000180411 del 26 de mayo de 2023.

de Cura en que se encuentra en contrato puesto que para este periodo, la vocación del contrato es que se cumpla con el total de la obligación, para lo cual, procede única y exclusivamente la suscripción del Acta de Terminación que permita la entrega final de la Unidad Funcional 5.

De acuerdo con lo anterior, se da respuesta a la Agencia Nacional de Infraestructura, frente al comunicado radicado por el Concesionario con Nro. PT05-138-20231003023496 03/10/2023 y radicado en la Agencia con el Nro. 20234091130862 03/10/2023.”⁷

El Concesionario, por su parte, en septiembre de 2023 solicitó la intervención del panel de amigable composición del proyecto (caso AC 145314) con el fin de dirimir controversias asociadas a la ocurrencia de eventos eximentes de responsabilidad relacionados con la gestión sociopredial y la gestión de redes que afectaron la ejecución de la unidad funcional 5.

La decisión del panel de amigable composición se dio en enero de 2024, accediendo a diferentes solicitudes del Concesionario, y conllevando a desplazar el plazo de cura mencionado líneas arriba y asociado a la terminación de la unidad funcional 5 a partir del 1 de enero de 2024,⁸ lo que generó que la ANI requiriera a la Interventoría la verificación de las entregas parciales con posterioridad a la suscripción de las actas de terminación parcial, así:

“En atención al informe presentado por el Panel de Amigable Composición del Contrato de Concesión No. 005 de 2014, respecto al caso AC 145314 – Eventos Eximentes de Responsabilidad por Gestión Sociopredial y Gestión de Redes (...)

(...) requerimos a la interventoría Consorcio Epsilon Colombia del Contrato No. 005 de 2014, para que se inicie e informe a la ANI sobre el procedimiento y trámite a seguir entre el Concesionario, la Interventoría y la ANI para la implementación de las decisiones del Amigable. Dentro de las cuales se encuentra la atención a la solicitud del Concesionario para la puesta a disposición de la tercera y cuarta entrega parcial, presentadas el 2 de agosto de 2023 y el 29 de diciembre de 2023 respectivamente.”⁹

Según lo reportado en el informe mensual de la Interventoría, correspondiente a febrero de 2024: *“(...) la interventoría inició el proceso de verificación de las puestas a disposición 3 y 4 el pasado 19 de febrero y a la fecha se han realizado 3 recorridos de verificación acorde con la programación consensuada con el Concesionario.”¹⁰ Y, según las respuestas al cuestionario de auditoría recibidas mediante correo electrónico del 16 de abril de 2024: “El concesionario el 5 de marzo de 2024 puso a disposición el tramo faltante de la UF 5, el cual se encuentra en revisión por parte de interventoría con lo cual se da por terminado el Plan de Obra”¹¹.*

Según las respuestas de la Interventoría al cuestionario de auditoría *“(...) La UF5 se encuentra en proceso de verificación de las puestas a disposición 3, 4 y 5, para lo cual el Concesionario viene adelantando las actividades de corrección de observaciones que las mismas serán objeto de seguimiento una vez se suscriba la respectiva acta parcial”¹¹.*

⁷ Oficio con radicado ANI No. 20234091248312 del 30 de octubre de 2023.

⁸ Respuestas a cuestionario de auditoría recibidas mediante correo electrónico del 16 de abril de 2024.

⁹ Oficio con radicado ANI No. 20245040045911 del 7 de febrero de 2024.

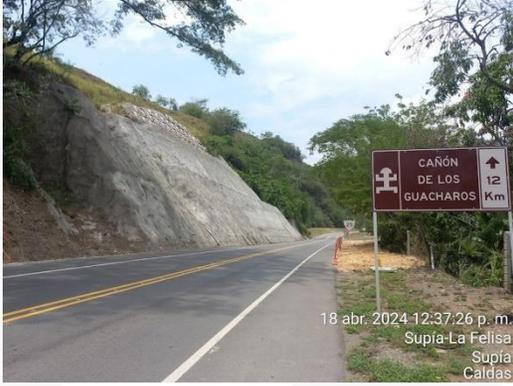
¹⁰ Capítulo 11.6 del informe mensual técnico No. 112 de la Interventoría, correspondiente a febrero de 2024: Radicado ANI No. 20244090303232 del 9 de marzo de 2024.

¹¹ Las respuestas al cuestionario de auditoría están disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Respecto a la continuidad del periodo de cura mencionado líneas arriba, la ANI, mediante comunicación con radicado No. 20245040120471 del 24 de abril de 2024, informó a la Interventoría que éste cesaba, así:

“(…) considerando la decisión emitida por el Panel de Amigable Composición frente a la declaratoria de los Eventos Eximentes de Responsabilidad, y que el 05 de marzo de 2024 la Concesión Pacífico Tres S.A.S. puso a disposición las intervenciones de la longitud faltante de la Unidad Funcional 5, se puede concluir que ha cesado el Plazo de Cura otorgado por la no terminación de la UF5, sin perjuicio de los resultados del procedimiento de verificación que efectúe la Interventoría en los términos de la Sección 4.17 de la Parte General del contrato de concesión, modificada por la cláusula segunda del Otrosí No. 10 de 2021.”

El 18 de abril de 2024, la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido de verificación visual al estado de la unidad funcional 5 del proyecto, evidenciando que i) las principales intervenciones asociadas al mejoramiento del corredor La Felisa – La Pintada han culminado, lo que permite una operación adecuada del tramo vial, ii) el Concesionario continúa realizando actividades constructivas y atendiendo observaciones de la Interventoría; sin embargo, se considera que estas intervenciones no afectan la movilidad de los usuarios y que se iii) tienen pendientes asociados a intervenciones que complementan el corredor, tales como la instalación de tachas reflectivas en el eje de la vía, la culminación de la demolición de infraestructura existente en el derecho de vía y el retiro de material utilizado en la construcción ubicado en las zonas laterales de la carretera. Enseguida se presenta registro fotográfico al respecto¹²:

Foto 1. PR061+910. Alcantarilla ODT401.	Foto 2. PR064 - Panorámica tramo.
 <p>18 abr. 2024 12:37:14 p. m. Supía-La Felisa Supía Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 12:37:26 p. m. Supía-La Felisa Supía Caldas</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p> <p>Se evidenció terminación de reparaciones de obras de drenaje transversal, que cuentan con el seguimiento y control de la Interventoría.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p> <p>Se evidenció terminación de construcción de estructura de pavimento, con la debida demarcación horizontal, al igual que tratamiento de taludes de corte.</p>

¹² Los PRs presentados en el registro fotográfico son aproximados y corresponden a la Ruta 2507.

<p>Foto 3. Equipos de comunicación – Postes SOS.</p>	<p>Foto 4. Equipos de comunicación – Postes SOS.</p>
 <p>18 abr. 2024 12:42:57 p. m. Via A Filadelfia La Merced Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 12:43:00 p. m. Via A Filadelfia La Merced Caldas</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p> <p>Se evidenciaron condiciones adecuadas de estado y funcionamiento de los postes de emergencia dispuestos a lo largo de la UF5 y de todo el corredor del proyecto. Se hicieron pruebas aleatorias en diferentes equipos, obteniendo en todo momento resultados positivos. Asimismo, se hizo verificación in situ de otros canales de comunicación de la concesión, tales como emisora y línea de atención al usuario, obteniendo resultados positivos.</p>	

<p>Foto 5. PR071 - Retiro material de construcción.</p>	<p>Foto 6. PR071 – Tachas sobre eje de vía.</p>
 <p>18 abr. 2024 2:17:22 p. m. La Felisa-La Pintada Supía Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 2:21:51 p. m. La Felisa-La Pintada Supía Caldas</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p> <p>Se evidenció que el Concesionario continúa trabajando en el retiro de material de excavación que en su momento utilizó para las obras de mejoramiento requeridas en la UF5.</p> <p>Dentro de las actividades pendientes de culminación en la UF5, se tiene la instalación de tachas a lo largo del eje de vía; requeridas para fortalecer la seguridad vial en el corredor.</p>	

<p>Foto 7. PR073 – Garruchas o cables de vía.</p>	<p>Foto 8. PR073 – Garruchas o cables de vía.</p>
 <p>18 abr. 2024 2:28:29 p. m. La Felisa-La Pintada Supia Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 2:28:23 p. m. La Felisa-La Pintada Supia Caldas</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p> <p>Dentro de las actividades pendientes de culminación en la UF5, se tiene la demolición de infraestructura existente, principalmente en los pasos sobre el río Cauca con garruchas (cable vía).</p>	

<p>Foto 9. PR85+0495 – Puentes quebrada Payuco.</p>	<p>Foto 10. PR086+0435 – Puentes quebrada San Roque.</p>
 <p>18 abr. 2024 3:26:13 p. m. Valparaiso-Viamarato Caramanta Antioquia</p>	 <p>18 abr. 2024 3:32:52 p. m. La Felisa-La Pintada Caramanta Antioquia</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p> <p>Se evidenció que el Concesionario ha venido atendiendo los pendientes en materia técnica establecidos en las actas de terminación parcial de la UF5, como las asociadas a los puentes sobre las quebradas Payuco y San Roque.</p>	

<p>Foto 11. PR089+680 – Protección taludes.</p>	<p>Foto 12. PR089+680 – Protección taludes.</p>
 <p>18 abr. 2024 3:43:16 p. m.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p>	 <p>18 abr. 2024 3:41:30 p. m. Valparaiso Antioquia</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p>
<p>Se evidenció el tratamiento de taludes de corte con medidas orientadas a su estabilización y protección ante eventuales desprendimientos de material.</p>	
<p>Foto 13. PR090+0630 – Construcción canal.</p>	<p>Foto 14. PR090+0630 – Construcción canal.</p>
 <p>18 abr. 2024 3:53:07 p. m. Valparaiso Antioquia</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p>	 <p>18 abr. 2024 3:53:10 p. m. Valparaiso Antioquia</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 18 de 2024.</p>
<p>Se evidenció que las obras que continúan en ejecución no afectan la operación del corredor vial; tal es el caso del PR090+0630, donde se construye un canal para el manejo de drenaje transversal como consecuencia del fallo de un box coulvert.</p>	

A partir del recorrido de verificación adelantado por la Oficina de Control Interno se concluye que en materia técnica y de operación y mantenimiento, la unidad funcional 5 del proyecto cuenta con las condiciones para prestar servicio a la ciudadanía, a pesar de las actividades constructivas que el Concesionario continúa realizando y los pendientes identificados en la inspección visual (i.e tachas reflectivas, demolición de infraestructura existente y retiro de material de construcción de las zonas laterales).

El éxito del proceso de verificación en curso que adelanta la Interventoría condiciona la suscripción de las actas/acta de terminación de la unidad funcional 5 y así el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del contrato de concesión No. 005 de 2014.

Por otro lado, se evidenció un común denominador respecto a pendientes de todas las unidades funcionales, relacionados con las áreas ambiental (i.e cierre de expedientes, actividades de compensación,

actividades de abandono y desmantelamiento) y predial (finalización de procesos de adquisición a nombre de la ANI).

El tratamiento de estos pendientes ambientales y prediales se ha llevado a cabo según las disposiciones contractuales establecidas en el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 005 de 2014. Se evidenció que los pendientes en materia predial han generado deducciones a la compensación especial o retribución a la que tiene derecho el Concesionario, lo que se puede corroborar, por ejemplo, con el acta de retribución No. 35 de la unidad funcional 3, correspondiente a febrero de 2024.¹³

5.1.1 Conclusiones sobre el inicio de la etapa de operación del proyecto

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. La duración estimada de la fase de construcción del proyecto, de cinco años, o “(...) mil ochocientos (1800) Días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción”, según lo establecido en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 005 de 2014, ha sido superada, al tener en cuenta que dicha acta se suscribió el 30 de octubre de 2015.
2. El proyecto Autopista Conexión Pacífico 3 se estructuró contemplando el inicio de la etapa de operación en octubre de 2020, lo que no ha sucedido a abril de 2024, debido principalmente, a la ocurrencia de diferentes eventos eximentes de responsabilidad.
3. La no suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 5 del proyecto Autopista Conexión Pacífico 3, que condiciona el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto, ha dado lugar a la aplicación de los esquemas de apremio y a mecanismos de solución de controversias (amigable composición) establecidos contractualmente.
4. El 18 de abril de 2024, la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido de verificación visual al estado de la unidad funcional 5 del proyecto, evidenciando que:
 - i. Las principales intervenciones asociadas al mejoramiento del corredor La Felisa – La Pintada han culminado, lo que permite una operación adecuada del tramo vial.
 - ii. El Concesionario continúa realizando actividades constructivas y atendiendo observaciones de la Interventoría; sin embargo, se considera que estas intervenciones no afectan la movilidad de los usuarios.
 - iii. Se tienen pendientes asociados a intervenciones que complementan el corredor, tales como la instalación de tachas reflectivas en el eje de la vía, la culminación de la demolición de infraestructura existente en el derecho de vía y el retiro de material utilizado en la construcción ubicado en las zonas laterales de la carretera.
5. A abril de 2024 la Interventoría verifica la puesta a disposición de los tramos no recibidos en las actas de terminación parcial de la unidad funcional 5 suscritas a la fecha. La obtención de resultados positivos de dicha verificación es necesaria para la suscripción de las actas/acta de terminación de la unidad funcional 5 y así el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto.

¹³ Radicado de la Interventoría No. EPSCOL-0428-24 del 15 de abril de 2024.

6. Se evidenció un común denominador respecto a pendientes de todas las unidades funcionales, relacionados con las áreas ambiental (i.e cierre de expedientes, actividades de compensación, actividades de abandono y desmantelamiento) y predial (finalización de procesos de adquisición a nombre de la ANI).
7. El tratamiento de los pendientes las unidades funcionales recibidas, en su totalidad o parcialmente, se ha llevado a cabo según las disposiciones contractuales; por ejemplo, en materia predial y acorde a lo establecido en el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 005 de 2014, se han aplicado las deducciones a la compensación especial o retribución a la que tiene derecho el Concesionario.

5.2 Riesgos asignados al público

En línea con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se expone una muestra de riesgos asignados al público materializados o que pueden generar alertas de materialización, así como la gestión que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se lleva a cabo al respecto.

Se evidenció que en el proyecto se han ejecutado recursos de la ANI con ocasión de menores ingresos debido a la disminución del recaudo, compensaciones por nuevas tarifas diferenciales, sobrecostos por adquisición y compensaciones socioeconómicas y que se prevé la ejecución de recursos con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular y sobrecostos por compensaciones ambientales. Sobre estos riesgos se profundiza en la presente sección.

También se identificaron situaciones adicionales que pueden dar lugar a la ejecución de recursos de la ANI, lo que está condicionado a decisiones de amigable composición, como es el caso de una controversia asociada a actividades adicionales ejecutadas en el túnel Tesalia¹⁴, y a la entrega por parte del Concesionario de información exógena presentada a la DIAN, relacionada con los costos ociosos en los que se incurrió con ocasión del periodo de tiempo afectado por el COVID-19.¹⁵

5.2.1 Menores ingresos debido a la disminución del recaudo de peajes

El menor ingreso debido a la disminución del recaudo de peajes corresponde a un riesgo del área comercial a cargo del público, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad de ocurrencia alta y un impacto valorado como alto, con ocasión del rezago existente entre el VPIP real y el VPIP presupuestado.

Según lo reportado en el informe técnico de la Interventoría correspondiente a febrero de 2023 *“Las previsiones de recaudo en estructuración fueron superiores al recaudo real evidenciado hasta el momento. Según lo establecido en estructuración, para el mes 111 de operación del proyecto el VPIP debería ubicarse en \$310.900 millones y se ubica en \$283.370 millones.”*¹⁶

¹⁴ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091312382 del 16 de noviembre de 2023.

¹⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234090284952 del 13 de marzo de 2023. Según el informe de consultoría de la Sociedad Colombiana de Ingenieros del 29 de enero de 2024, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría: *“El concesionario reclamó inicialmente \$21.617.600.493 y después ajustó sus pretensiones a \$13.922.360.766. A lo cual en la revisión técnica de la interventoría en su último informe validó \$2.880.985.511 pero advirtió que el concesionario no había presentado los Medios Magnéticos ni el Anexo de información exógena nacional reportada a la DIAN y por lo tanto no se le debía reconocer este valor hasta que subsanara esta condición.”*

¹⁶ Radicado ANI No. 20244090303232 del 9 de marzo de 2024.

El comportamiento del recaudo dio lugar a que se materializara la diferencia de recaudo al año No. 8 de la concesión (2023), o DR8,¹⁷ por lo tanto “(...) se suscribió el acta de aclaratoria con efectos transaccionales, entre la Interventoría, ANI y el Concesionario, y así mismo el 25 de abril de 2023 mediante radicado ANI No. 20234090440212 la ANI corroboró y valido el cálculo realizado por la interventoría por valor de \$216.388.560.510,39, teniendo en cuenta que en enero de 2023 se pagó la suma de \$126.226.660.297,73, quedó a esa fecha un saldo por reconocer de \$90.161.900.212,66, el mes de mayo se realizó un segundo pago por valor de \$61,880,942,350.26, el mes de junio la ANI realizó el último traslado por valor de \$ 28.280.957.862,40”⁸

A través de mencionada Acta Aclaratoria, sometida y aprobada en Comités de Contratación y Conciliación del 14 de abril de 2023, se hicieron precisiones respecto a la liquidación de la diferencia de recaudo, que, se considera, buscaban disminuir el impacto de los recursos a reconocer al Concesionario, tales como:

- Considerar los valores del índice de cumplimiento únicamente para las unidades funcionales en operación, desde que se dio inició a la retribución.
- Renuncia, por parte del Concesionario, “(...) al cobro de intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que se generen por el no pago oportuno de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8)”

Se evidenció que el valor a reconocer como Dr8 tuvo los controles correspondientes por parte de la ANI y de la Interventoría; lo que se evidencia, por ejemplo, en los considerandos de las Resoluciones mediante las que se ordenaron los pagos No. 2 y No. 3 asociados al Dr8: No. 20235000005095 del 3 de mayo de 2023 y No. 20235000006985 del 8 de junio de 2023.

La fuente de recursos para cubrir el Dr8 fue el fondo de contingencias del proyecto, que a diciembre de 2023 registra retiros por \$216.388.560.510,39, según certificado de Fiduprevisora recibido en la auditoría,¹⁸ valor que concuerda con la cifra por la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento en sus respuestas al cuestionario de auditoría. La mitigación de este riesgo con recursos del fondo de contingencias está acorde a lo definido en la sección 3.4.b (iii) de la parte general del contrato de concesión No. 005 de 2014.

Al interior del proyecto se ha identificado una alerta temprana respecto a la materialización de diferencias de recaudo para los años 13 (Dr13) y 18 (Dr18) de la concesión, para lo que se ha estimado que los recursos disponibles en el fondo de contingencias sean suficientes, así:

“En la medida en que el proyecto ya cumplió con el establecido en el contrato para el reconocimiento del DR8 y que el valor del recaudo hasta el año 8 estuvo por debajo del presupuestado se hizo la liquidación correspondiente, avalada por la interventoría y se procedió con el pago a favor del Concesionario. Se observa que a partir de allí, el tráfico que circula por el peaje sigue generando un déficit, por lo cual, cuando se llegue a la altura de los años 13 y 18 se presentará la misma situación, esto es, deberá reconocerse el DR13 y el DR18, de acuerdo con las liquidaciones que en su momento se realicen. Se tiene estimado que los valores contemplados en el plan de aportes en el aspecto comercial, alcancen para el pago del DR13 y DR18”⁸

¹⁷ Según la definición No. 1.48 de la parte general del contrato de concesión, corresponde a “(...) la diferencia entre el valor presente del Recaudo de Peaje acumulado hasta el año (8) y el VIP18, de conformidad con lo previsto en la Sección 3.4(b) de esta Parte General.”

¹⁸ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se evidenció que a diciembre de 2023 se tiene un saldo de, aproximadamente, \$23.000 millones en el fondo de contingencias para que la ANI continúe mitigando riesgos del área comercial a su cargo y que, según el plan de aportes aprobado para el proyecto, se tienen previstos ingresos anuales al fondo de contingencias para mitigar este riesgo hasta el año 2043.¹⁹

Finalmente, se evidenció que la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2023²⁰, ha emitido observaciones respecto a la gestión de la ANI para el reconocimiento del Dr8 en diferentes proyectos de 4G, con presunta incidencia disciplinaria para indagación preliminar, dentro de los que se encuentra Autopista Conexión Pacífico 3, debido a que, a su criterio, *“(...) En la vigencia 2023 se realizó el pago por concepto del reconocimiento de Diferencial de Recaudo Año 8 (...) por un mayor valor al establecido en los contratos de concesión y calculado por las Interventorías, una vez se cumplió el año 8, toda vez que se modificaron los parámetros de la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo del año 8.”*

Al respecto Presidencia de la ANI, mediante comunicación con radicado No. 20245000138751 del 3 de mayo de 2024, contraargumentó la observación del Ente de Control, informando que la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo se fundamentó en los análisis realizados por parte de las interventorías de los proyectos sobre los que se pronunció la Contraloría General de la República, así como de diferentes entidades, tales como la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y el Ministerio de Transporte y de estructurados y financiadores de los proyectos de 4G, como la IFC y la FDN.

Las modificaciones de la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo se fundamentaron en la manera en la que se aplicó el componente “Índice de cumplimiento promedio”, dado que:

“En un entendimiento inicial de la fórmula, la entidad encontró que durante los periodos de la etapa preoperativa no se cuenta con mediciones del índice de cumplimiento bajo el apéndice técnico No. 4, como lo contempla la definición de medición de indicadores establecida en los contratos de concesión (Capítulo I: definiciones) los cuales únicamente aplican a partir de la terminación de las unidades funcionales que componen el proyecto. De tal forma que, el número de mediciones disponibles para realizar el cálculo de un promedio no es concordante con el número de meses comprendidos entre el acta de inicio del contrato y la fecha de cumplimiento del octavo año o mes 96 de la concesión.”²¹

Los análisis adelantados por la ANI en conjunto con actores externos arrojaron tres escenarios a ser evaluados en cuanto a la manera de aplicar el componente “Índice de cumplimiento promedio”, siendo el escenario No. 3, el aplicado en la fórmula para el reconocimiento de diferencial de recaudo, así:

“Escenario 1: Cálculo del Índice de Cumplimiento promedio teniendo en cuenta el valor de 0 en los meses que comprenden la Etapa Preoperativa por cada Unidad Funcional.

Se realizó el ejercicio del cálculo del entendimiento inicial que corresponde a la aplicación literal de la fórmula, donde se determinó aplicar el valor de cero (0) en los periodos en los cuales no se tenían mediciones de Índice de Cumplimiento, reduciendo sustancialmente el valor a reconocer como Compensación por Diferencial de Recaudo.

Escenario 2: Cálculo del Índice de Cumplimiento promedio teniendo en cuenta el valor de 1 en los meses que comprenden la Etapa Preoperativa por cada Unidad Funcional.

¹⁹ Radicado Minhacienda No. 2-2021-030823 del 11 de junio de 2021.

²⁰ Ver comunicación con radicado CGR No. 2024EE0077177 del 25 de abril de 2024.

²¹ Respuesta de la ANI a observaciones de la CGR con ocasión del Dr8: Radicado No. 20245000138751 del 3 de mayo de 2024.

Con el fin de establecer un parámetro de comparación frente a la aplicación taxativa de la fórmula determinada en el escenario 1, se toma el valor de uno (1) en los periodos en los cuales no se tenían mediciones de Índice de Cumplimiento, de tal forma que se le reconoce a los concesionarios un Diferencial de Recaudo cercano al 100%.

Escenario 3: Cálculo del Índice de Cumplimiento promedio tomando las mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96.

En el marco de las mesas de trabajo y el análisis técnico, jurídico y financiero adelantado por la Entidad a la luz de la aclaración y entendimiento en la aplicación técnica de la fórmula de promedio, de tal forma que la variable “n” tomará el número de mediciones efectivamente realizadas en el periodo comprendido entre día siguiente a la fecha de suscripción del acta de inicio y la fecha de cumplimiento del mes 96 de la ejecución del Contrato de Concesión.”²¹

Concordante con lo evidenciado durante la auditoría, en la respuesta de la Presidencia de la ANI a la Contraloría General de la República, se concluyó, entre otros aspectos, que:

“(…) Por tanto, para el cálculo de la Diferencia de Recaudo se deben tomar los valores del Índice de Cumplimiento que han sido calculados en las Actas de Retribución mensuales para cada una de las Unidades Funcionales y dividirse por el número total de meses en los cuales se ha calculado la Retribución.

2. Los Concesionarios renunciaron el cobro de los intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que generados de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8), por los plazos pactados para cada uno de los proyectos.”²¹

Finalmente, se evidenció que la ANI solicitó acompañamiento a la Contraloría General de la República en la manera correcta de aplicar la fórmula para la liquidación de la Diferencia de Recaudo, así:

4. En el mismo sentido, el 21 de febrero de 2023, la Vicepresidenta Ejecutiva de la ANI solicitó mediante oficio No. 20235000055191 acompañamiento a la CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA - CGR en el marco de la función de control preventivo y concomitante de éste Ente de control para el Pago Diferencial de Recaudo (DR) en contratos de concesión de cuarta generación del modo carretero, exponiendo todos los antecedentes y la problemática encontrada así como el entendimiento de la aplicación del DR al que se llegó después de los diferentes estudios y análisis.

5. Como respuesta del oficio anterior, la CGR con radicado 2023EE0032854 del 07 de marzo de 2023 brindó respuesta de fondo a solicitud de acompañamiento en el marco del control preventivo y concomitante. La CGR informa que “(…) Una vez realizadas las anteriores precisiones normativas, tomando en consideración toda la información recopilada y atendiendo lo informado por la ANI y la CCI, de que consideran haber llegado a una interpretación satisfactoria de la fórmula de cálculo del DR8 y que esperan prontamente perfeccionarla contractualmente, atentamente les manifestamos que esta Contraloría Delegada no se pronunciara sobre dicha interpretación y que considera que por ahora no es necesario activar alguno de los mecanismos de actuación dispuestos en el Decreto Ley 403 de 2020 (…).”

En ese orden de ideas, se evidenció que la ANI cuenta con los soportes que sustentan la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo, considerando un “Índice de cumplimiento” a partir de mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96 o año 8 de la concesión. Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, es recomendable que la ANI lleve a cabo la revisión del contrato de concesión No. 005 de 2014, y de los demás contratos del programa de 4G que presenten esta situación, para aplicar los ajustes que procedan.

5.2.2 Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales

Las compensaciones por nuevas tarifas diferenciales corresponden a un riesgo del área regulatoria, a cargo del público, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad de ocurrencia media-baja y un impacto medio-alto.

Se evidenció que en el proyecto se ha materializado el riesgo ya que las tarifas de la concesión se han visto afectadas por dos situaciones i) el Decreto No. 050 de 2023, a través del cual se congelaron las tarifas de peajes durante 2023, y ii) la aprobación de tarifas diferenciales para los peajes Supía²², Irra y Guaico.²³

Según los soportes de la entrevista de auditoría, el Decreto No. 050 genera una compensación de aproximadamente \$18.000 millones y la aplicación de las tarifas diferenciales en los peajes Supía, Irra y Guaico, con corte a marzo de 2024, genera una compensación de aproximadamente \$1.500 millones. A abril de 2024, según lo evidenciado, se han compensado, aproximadamente, \$11.500 millones.

La fuente de recursos para cubrir los efectos de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto ha sido la subcuenta de excedentes y el fondo de contingencias, a diciembre de 2023 este último registra retiros por \$11.329.024.696,00, según certificado de Fidupervisora recibido en la auditoría²⁴. La mitigación de este riesgo con recursos de la subcuenta de excedentes y del fondo de contingencias está acorde a lo definido en la sección 13.3 (n) de la parte general del contrato de concesión No. 005 de 2014.

A diciembre de 2023 se tiene un saldo de, aproximadamente, \$44.600 millones en el fondo de contingencias para que la ANI continúe mitigando este riesgo y se evidenció que, según el plan de aportes aprobado para el proyecto, se tienen programados ingresos anuales al fondo de contingencias al respecto hasta el año 2043.²⁵ Según lo reportado en la auditoría, por el momento *“Se tiene previsto que el plan de aportes en cuanto al riesgo tarifario sea suficiente para la atención de estos dos aspectos”*¹¹

5.2.3 Sobrecostos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas

Los sobrecostos por adquisición predial se han identificado como un riesgo compartido entre el público y el privado, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad media-alta y un impacto medio-alto. Se evidenció que en el proyecto el riesgo se materializó y desde 2019 ha dado lugar a la ejecución de recursos del fondo de contingencias del proyecto, en línea con lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 005 de 2014.²⁶

²² La tarifa diferencial aplicada en el peaje Supía tuvo vigencia hasta enero de 2023, con ocasión de la reubicación de la estación. Según la aprobación del Acta No. 9 de compensación por tarifas diferenciales, remitida por la Interventoría a la ANI a través de la comunicación con radicado 20244090181752 del 13 de febrero de 2023: *“La estación de peaje de Supía en efecto entró en funcionamiento del 15 de diciembre de 2022, motivo por el cual la tarifa diferencial que aplicaba para la estación de peaje Supía dejó de aplicar desde el mes de enero de 2023. Es así que desde el Acta No.6 correspondiente al trimestre de enero a marzo de 2023 el Concesionario ya no incluyó el cobro de dicha tarifa diferencial.”*

²⁴ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁵ Radicado Minhacienda No. 2-2021-030823 del 11 de junio de 2021.

²⁶ Recursos para la adquisición de predios y compensaciones socioeconómicas.

Según la Resolución ANI No. 20235000006865 del 7 de junio de 2023,²⁷ se han reconocido y pagado 35 cuentas de cobro asociadas a contingencias prediales por, aproximadamente, \$95.000 millones y, según lo reportado en el informe técnico de la Interventoría correspondiente a febrero de 2024, se han aprobado, aproximadamente, \$118.000 millones con cargo a la ANI con ocasión de sobrecostos en materia predial.²⁸

A diciembre de 2023 se tiene un saldo de, aproximadamente, \$107.000 millones en el fondo de contingencias para que la ANI continúe mitigando sobrecostos en materia predial²⁹ y, según lo reportado en la auditoría, a abril de 2024 no se ha identificado una necesidad de actualizar el plan de aportes vigente, pues se ha estimado que se tiene pendiente por reconocer aproximadamente \$26.000 millones de diciembre de 2012.³⁰

5.2.4 Cambio de normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)

Los costos asociados a la implementación de tecnología de recaudo electrónico de peaje es un riesgo asignado al público, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad media-alta y un impacto bajo; sobre lo que se genera una alerta con ocasión de las directrices del Ministerio de Transporte al respecto, tal como la Resolución No. 546 de 2018, mediante la que el Ministerio estableció la necesidad de implementar el sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico de peaje (IP/REV).

Se evidenció que en la página web del Ministerio de Transporte se muestra a la Concesión Pacífico 3 S.A.S como actor habilitado en recaudo electrónico vehicular³¹. El correcto funcionamiento del sistema se evidenció en el recorrido de auditoría realizado en abril de 2024. Enseguida se presenta parte del registro fotográfico al respecto:

²⁷ “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura declara y reconoce la ocurrencia de una Contingencia Predial dentro del proyecto vial “Autopista Conexión Pacífico 3”, correspondiente al Contrato de Concesión No. 005 de 2014”

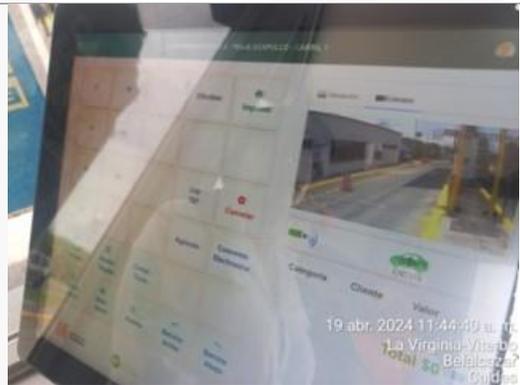
²⁸ Tabla 262 (Valores aprobados en comités de previa aprobación) del informe técnico de interventoría correspondiente a febrero de 2024. Radicado ANI No. 20244090303232 del 9 de marzo de 2024.

²⁹ Radicado Fiduprevisora No. 20241094000051431 del 9 de enero de 2024.

³⁰ Figura 102 del informe mensual de interventoría No. 112, correspondiente a febrero de 2024.

³¹ Enlace de página web revisada el 17 de abril de 2024: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

<p>Foto 15. Peaje Guaico.</p>	<p>Foto 16. Equipos sistema IP/REV peaje Guaico.</p>
 <p>19 abr. 2024 8:42:24 a. m.</p>	 <p>19 abr. 2024 9:00:20 a. m.</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 19 de 2024. Se evidenció que se tienen dos carriles exclusivos para pago electrónico.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, abril 19 de 2024. En conjunto con la Interventoría y el Concesionario se evidenció el funcionamiento del sistema de telepeaje.</p>

<p>Foto 17. Peaje Acapulco.</p>	<p>Foto 18. Equipos sistema IP/REV peaje Acapulco.</p>
 <p>19 abr. 2024 11:46:06 a. m. La Virginia-Viterbo Belalcazar Caldas</p>	 <p>19 abr. 2024 11:44:40 a. m. La Virginia-Viterbo Belalcazar Caldas</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024. Se evidenció que se tienen dos carriles exclusivos para pago electrónico.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024. En conjunto con la Interventoría y el Concesionario se evidenció el funcionamiento del sistema de telepeaje.</p>

Según lo reportado en las respuestas al cuestionario de auditoría recibido mediante correo electrónico del 16 de abril de 2024:³² “Mediante comunicación CPT05-138-20240402024887 radicado en la Interventoría el 9 de abril de 2024, el Concesionario indica:

En línea con lo anterior, se solicita a la ANI el reconocimiento y pago de (i) los costos incurridos por el cambio de especificaciones técnicas del hardware y del software, para la implementación del Sistema de Interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular IP/REV que asciende a la suma de US 90.077,48 y (ii) los valores de intermediación pagados por la Concesión a cada uno de los intermediadores por valor de \$ 838.374.921.

³² Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Al respecto, la Interventoría ha emitido a la ANI concepto, en el sentido que se requieren los soportes de dichos costos para validar la información”.

Es decir que se tiene pendiente el recibo de documentación que certifique la inversión ejecutada por el Concesionario para así definir el valor y la fuente de reconocimiento de estos recursos, sobre lo que la Interventoría ha hecho solicitudes a la ANI para interceder con el Concesionario y así obtener la información requerida, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20244090006942 del 4 de enero de 2024.

5.2.5 Sobrecostos por compensaciones ambientales

Los sobrecostos por compensaciones ambientales se han identificado como un riesgo compartido entre el público y el privado, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad alta y un impacto bajo. Según la Interventoría *“(…) para el mes de **enero de 2024** el porcentaje de ejecución de los recursos en la cuenta asciende al **194,13%**”³³, porcentaje que genera alertas sobre la materialización de sobrecostos a cargo de la ANI, según lo dispuesto en el literal (c) de la sección 8.1 del capítulo VIII de la parte general del contrato de concesión No. 005 de 2014.*

No obstante, se evidenció que los desembolsos de la subcuenta ambiental no están conciliados y ha dado lugar a solicitudes de reintegro de recursos al Concesionario, para así establecer el valor real ejecutado en compensaciones ambientales y determinar la materialización, o no, de sobrecostos a cargo de la ANI.

Por ejemplo, se evidenció que mediante oficio con radicado ANI No. 20236050283811 del 11 de agosto de 2023, la ANI aclaró al Concesionario la destinación de los recursos de la subcuenta ambiental, con ocasión de la adquisición de predios, a nombre de la Entidad, destinados a compensaciones ambientales, así:

*“(…) Así las cosas, los predios **“EL PORVENIR” - “LA TORRE” - “EL BORINQUE” - “AGUALINDA” - “LA CAROLINA”** no debieron ser adquiridos a nombre de la ANI, por las razones expuestas. No obstante, y en vista de que estos ya se encuentran en titularidad de la Entidad, nos encontramos revisando el procedimiento o mecanismo para ser cedidos a las Entidades Ambientales y/o Municipales según lo indicado en su comunicación.*

(…)

*Cabe aclarar que, los predios que faltan por adquirir para cumplir con las obligaciones de compensación **no deberán ser adquiridos a nombre de la Entidad**, deberán ser adquiridos a nombre del Concesionario teniendo en cuenta las consideraciones indicadas a lo largo de la presente comunicación.*

Adicionalmente se debe tener en cuenta que los recursos de la subcuenta de compensaciones ambientales están destinados para cubrir las necesidades u obligaciones de compensaciones ambientales aprobadas por las Autoridades Ambientales, dicho lo anterior, todo aquello que no se encuentren dentro del Plan de Compensaciones aprobado por la Autoridad Ambiental no podrá ser pagado con dichos recursos.”

Asimismo, se evidenciaron solicitudes de la Interventoría al respecto. Por ejemplo, en el informe mensual de la Interventoría No. 112, correspondiente a febrero de 2024, se indicó:

***“Riesgo Ambiental por sobre costos en las compensaciones socio ambientales:** La concesión no ha dado respuesta a los comunicados EPSCOL-1229-23 y EPSCOL-1362-23 que fueron radicados en el Concesionario el 04 de diciembre del 2023, donde se solicitó el reintegro por las afectaciones en la subcuenta Ambiental, respuesta que es prioritaria para saber el valor real de la subcuenta ambiental y así mismo conciliar el monto actual de la Subcuenta, los montos que salieron de la misma para los fines establecidos contractualmente y se verifique que efectivamente se pasó a un escenario de riesgo compartido, debe verificarse con la Agencia la porción de riesgo que a cada parte le corresponde con el fin de activar los comités de previa aprobación ambiental.”*

³³ Informe mensual ambiental de interventoría No. 112, disponible para consulta con el radicado ANI No. 20244090303232.

Se evidenció que el Concesionario no ha compartido la posición de la ANI en materia del uso de los recursos de la subcuenta ambiental y que incluso ha solicitado a la Entidad *“Fondear de inmediato la Subcuenta de Compensaciones Ambientales con lo correspondiente a la ANI entre el 120% y el 200%, así como en lo correspondiente superior al 200%, con el fin de que este Concesionario pueda continuar con el cumplimiento de las obligaciones ambientales en el marco del Proyecto que desarrollamos.”*³⁴, lo que requiere que se surta el procedimiento definido en el instructivo *“Previa aprobación de la ANI de los aportes de los concesionarios a la subcuenta ambiental, los cuales serán reembolsados por la ANI”* (GCSP-I-024), según se informó al Concesionario a través del oficio con radicado ANI No. 20236050283811 del 11 de agosto de 2023.

Lo anterior se encuentra en línea con en el informe de saldos del fondo de contingencias del proyecto, remitido por Fiduprevisora con corte al 31 de diciembre de 2023,³⁵ ya que allí se indica que no ha habido ejecución de recursos de la ANI asociados a mitigar sobrecostos de compensaciones ambientales.

Por otro lado, se evidenció que el estado y manejo de los recursos de la subcuenta ambiental ha dado lugar a la aplicación de lo establecido en el capítulo X (Sanciones y esquemas de apremio) de la parte general del contrato No. 005 de 2014, ya que a través de la comunicación con radicado ANI No. 20244090329372 del 14 de marzo de 2024 la Interventoría solicitó a la ANI la no objeción de un periodo de cura por el no reintegro del Concesionario de los recursos ejecutados en los predios para llevar a cabo las compensaciones mencionados líneas arriba.³⁶

Ante la solicitud de no objeción de periodo de cura, la ANI mediante comunicación con radicado No. 20245040121831 del 24 de abril de 2024 informó a la Interventoría:

“En este contexto, el Plazo de Cura solicitado por la Interventoría resultaría innecesario, en tanto no existe posibilidad que el Concesionario subsane la indebida utilización de los recursos de la Subcuenta.

Así las cosas, lo que procedería es la solicitud de inicio de procedimiento sancionatorio contractual para la reclamación de los perjuicios causados a la Agencia, por cuanto, se utilizaron recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales excediendo lo determinado por la Autoridad Ambiental y generando, en consecuencia, que se disminuyan los valores disponibles para los fines expresamente previstos en el contrato.

En virtud de lo expuesto, se requiere a la Interventoría presentar informe de incumplimiento de las obligaciones citadas, con la tasación de los perjuicios causados a la Agencia, entendida esta, como la cuantificación de los valores utilizados en exceso con cargo a la Subcuenta Compensaciones Ambientales y los rendimientos que estos hubieren generado.”

Finalmente, se evidenció que la ANI, a diciembre de 2023, tiene un saldo de aproximadamente \$52.000 millones para mitigar los eventuales sobrecostos a su cargo en esta materia y, según lo reportado en la auditoría, a abril de 2024 *“El plan de aportes del proyecto fue actualizado el 11 de junio de 2021, cubriendo las necesidades de recursos para compensación de riesgos del proyecto. Hasta el momento no se ha identificado que sea necesaria una actualización adicional del mismo”*¹¹, pues se ha estimado que el valor

³⁴ Radicado ANI No. 20234090715282 del 28 de junio de 2023.

³⁵ Radicado Fiduprevisora No. 20241094000051431 del 9 de enero de 2024.

³⁶ Se aclara que dichos predios fueron cedidos a la Autoridad Competente, para lo cual el Concesionario remitió las escrituras y certificados de tradición y por parte de la Entidad se elaboraron las resoluciones de cesión, disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

total de las compensaciones ascenderá a \$20.000 millones de diciembre de 2012.³⁷ Es decir más del 800% del valor estimado en la estructuración del proyecto; por lo tanto, a pesar de las diferencias actuales entre la ANI y el Concesionario con relación al uso de recursos de la subcuenta de compensaciones ambientales, se alerta la materialización del riesgo de sobrecostos para ejecutar las compensaciones ambientales requeridas en el proyecto, según lo establecido en la sección 8.1 (c)(ii) de la parte general del contrato de concesión No. 005 de 2014.

5.2.6 Conclusiones sobre riesgos asignados al público

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos que han requerido la ejecución de recursos de la ANI con ocasión de menores ingresos debido a la disminución del recaudo, compensaciones por nuevas tarifas diferenciales y sobrecostos por adquisición y compensaciones socioeconómicas.
2. Los menores ingresos debido a la disminución del recaudo conllevaron a que se materializara la diferencia de recaudo al año No. 8 de la concesión (Dr8), que generó un reconocimiento al Concesionario por \$216.388.560.510,39, cuya fuente de recursos fue el fondo de contingencias del proyecto. Este valor está sustentando en análisis realizados en conjunto entre Concesionario, Interventoría y ANI y en el Acta Aclaratoria con efectos transacciones suscrita en abril de 2023.
3. Se estima que también se materialice un diferencial de recaudo para los años 13 (Dr13) y 18 (Dr18) de la concesión, frente a lo que se estima que se tendrán los recursos suficientes en el fondo de contingencias del proyecto.
4. Se evidenció que la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2023, ha emitido observaciones respecto a la gestión de la ANI para el reconocimiento del Dr8 en diferentes proyectos de 4G, dentro de los que se encuentra Autopista Conexión Pacífico 3, debido a que, a su juicio, se ha reconocido un mayor valor del establecido contractualmente. Al respecto, la ANI informó que la manera en la que se aplicó para fórmula para el reconocimiento del Dr8 fundamentó en análisis que involucraron diferentes actores externos y que conllevaron a una decisión frente a la aplicabilidad del índice de cumplimiento, cuantificable para unidades funcionales con acta de terminación.
5. Se evidenció que la ANI cuenta con los soportes que sustentan la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo, considerando un “Índice de cumplimiento” a partir de mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96 o año 8 de la concesión. Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, es recomendable que la ANI lleve a cabo la revisión del contrato de concesión No. 005 de 2014, y de los demás contratos del programa de 4G, que presenten esta situación para aplicar los ajustes que procedan.

³⁷ Figura 102 del informe mensual de interventoría No. 112, correspondiente a febrero de 2024.

6. Las tarifas de la concesión se han visto afectadas por dos situaciones i) el Decreto No. 050 de 2023, a través del cual se congelaron las tarifas de peajes durante 2023, y ii) la aprobación de tarifas diferenciales para los peajes Supía, Irra y Guaico.
7. Según lo establecido contractualmente, la fuente de recursos para cubrir los efectos de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto ha sido la subcuenta de excedentes y el fondo de contingencias; a abril de 2024, según lo evidenciado, se han compensado, aproximadamente, \$11.500 millones.
8. Los sobrecostos en materia predial asumidos por la ANI se materializaron desde 2019 y han dado lugar a que se hayan reconocido, a la fecha, \$95.000 millones, provenientes del fondo de contingencias del proyecto.
9. Se prevé la ejecución de recursos de la ANI con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular y sobrecostos por compensaciones ambientales.
10. Se evidenció que en la página web del Ministerio de Transporte se muestra a la Concesión Pacífico 3 S.A.S como actor habilitado en recaudo electrónico vehicular. El correcto funcionamiento del sistema se evidenció en el recorrido de auditoría realizado en abril de 2024.
11. El valor a compensar con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular no se ha conciliado, para lo que se requiere de documentación soporte del Concesionario al respecto.
12. Los desembolsos de la subcuenta ambiental no están conciliados y ha dado lugar a solicitudes de reintegro de recursos al Concesionario, para así establecer el valor real ejecutado en compensaciones ambientales y determinar la materialización, o no, de sobrecostos a cargo de la ANI. A enero de 2024 el porcentaje de ejecución de los recursos en la subcuenta asciende al 194,13%.
13. Se evidenció que el estado y manejo de los recursos de la subcuenta ambiental ha dado lugar a la aplicación de lo establecido en el capítulo X (Sanciones y esquemas de apremio) de la parte general del contrato No. 005 de 2014. A abril de 2024 la ANI ha emitido lineamiento a la Interventoría de presentar un informe de incumplimiento al respecto para dar inicio al procedimiento sancionatorio contractual para la reclamación de los perjuicios causados a la fecha.
14. En el proyecto se ha estimado que el valor total de las compensaciones ambientales superará en más del 800% el valor presupuestado en la estructuración del proyecto, lo que da lugar a generar una alerta de la materialización de sobrecostos que deberá asumir la ANI.
15. Según lo evidenciado en la auditoría, se estima que los recursos disponibles y proyectados en el fondo de contingencias vigente del proyecto serán suficientes para mitigar los impactos futuros en materia de riesgos comercial, tarifario, sobrecostos prediales y ambientales.
16. Se identificaron situaciones adicionales que podrían dar lugar a la ejecución de recursos de la ANI; lo que está condicionado a decisiones de amigable composición, como es el caso de una controversia asociada a actividades adicionales ejecutadas en el túnel Tesalia, y a la entrega por parte del Concesionario de información exógena presentada a la DIAN, relacionada con los costos ociosos en los que se incurrió con ocasión del periodo de tiempo afectado por el COVID-19.

5.3 Alertas de la materialización de riesgos institucionales

En línea con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se exponen consideraciones frente a riesgos institucionales que pueden generar alertas a la Entidad.

En primer lugar, en el mapa de riesgos vigente para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte³⁸ se ha identificado el riesgo de *“Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”*; el cual podría llegar a generar una alerta, al considerar la problemática vigente respecto al manejo y estado de la subcuenta de compensaciones ambientales, dado que, como se mencionó en la sección 5.2.5, i) los egresos de la subcuenta no están conciliados y han dado lugar a solicitudes de reintegro al Concesionario y a la aplicación de esquemas de apremio y ii) se estima que las compensaciones ambientales superen en 800% el valor estimado en la estructuración del proyecto.

A pesar de que se ha estimado que la ANI cuenta con recursos suficientes para mitigar el riesgo a su cargo por eventuales sobrecostos por compensaciones ambientales, la alerta del riesgo se podría generar debido a la problemática vigente con el Concesionario respecto a un consenso sobre el uso de los recursos de dicha subcuenta.

En segundo lugar, se considera que en el proyecto ocurren situaciones que, a la luz de los riesgos institucionales de vigencias anteriores para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, podrían tenerse en cuenta por la Entidad.

En la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos vigente para la vigencia 2019³⁹ se tenían identificados los riesgos que se citan enseguida, que podrían tener relación con situaciones identificadas en la auditoría:

- 1. Retrasos en la ejecución de los proyectos (R3):** En su momento se identificó que una de las causas del riesgo retrasos en la ejecución de los proyectos eran los eventos eximentes de responsabilidad. Como se expuso en la sección 5.1 los eventos eximentes de responsabilidad han impactado el plazo estimado de la etapa preoperativa del proyecto, desplazando en el tiempo la puesta en servicio de las obras establecidas en el contrato de concesión y consecuentemente el inicio de la etapa de operación.
- 2. Controversias contractuales (R7):** Hacían parte de las causas del riesgo controversias contractuales i) los incumplimientos contractuales y ii) los eventos eximentes de responsabilidad, entre otras. Como se expuso en la sección 5.1, en el desarrollo del proyecto se ha implementado la figura de amigable composición con el propósito de dirimir controversias contractuales, como la asociada al presunto incumplimiento de la terminación de la unidad funcional 5 y a la ocurrencia de eventos eximentes de responsabilidad asociados a esta unidad funcional.

³⁸ Disponible para consulta y descarga en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos_gcsp_actualizacion_2023.pdf correspondiente a la versión de la vigencia 2023, publicada el 05 de enero de 2024.

³⁹ Disponible para consulta y descarga en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

6. EFECTIVIDAD EN EL PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL (HALLAZGOS FORMULADOS POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA)

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3 y 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:⁴⁰

1. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
2. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
3. **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.

⁴⁰ 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_v2.pdf

4. **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional y/o futura de la gestión relacionada con la causa del hallazgo o el resultado esperado. No se cuenta con la información suficiente que permita concluir que se superó del todo la causa raíz o que se lograra el resultado esperado.

Se analizó la efectividad de los planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos No. 1067-31, 1260-9, 1459-13 y 1460-14, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

6.1.1 Hallazgo 1067-31

Hallazgo	1067-31		Efectividad	Efectivo	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 31. Administrativo – Operación Personal y equipo de Atención Médica En visita de la CGR a la Concesión se observó que la Camilla de lona de la Ambulancia de Placa UCX 693, no cumple con este requerimiento, dado que se encuentra oxidada, afectando el servicio a los usuarios.</p> <p>Estaciones de Peaje En la visita a la Concesión se observaron las Estaciones de Peaje de Supía y Acapulco en el que se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la señalización horizontal y medidores de la energía expuestos, lo cual afecta la calidad en la prestación del servicio.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>1. Registro verificación equipos 2. Informe de operación y mantenimiento por semestre. (a 30 Dic. 2016) 3. Manual de Supervisión e Interventoría 4. Informe de cierre</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA DE REFUERZO 1. Resolución Ministerio de Transporte 0001377 del 26/05/2014 2. Oficio de la interventoría con el informe de la supervisión sobre las acciones realizadas 3. Periodo de Cura por no terminación de la UF5 4. Manual de Supervisión e interventoría</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: <i>"Tiene dos componentes: 1.- Incumplimiento del numeral 3.3.3.1.4 Personal y equipo de atención médica del apéndice 2 relacionado con la dotación de equipos modernos y en buen estado de funcionamiento. 2.- Deficiencias en mantenimiento de estaciones de peaje."</i></p>				
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La efectividad del plan de mejoramiento inicial para este hallazgo se analizó por parte de la Oficina de Control Interno en abril de 2022, según se evidencia en el informe con radicado ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022, arrojando un resultado de no efectividad.</p> <p>El resultado de no efectividad se fundamentó en que no evidenció la desaparición de la causa que originó en segundo componente del hallazgo, debido a las condiciones en las que se encontraba el peaje Supía para ese momento del tiempo, lo que dio lugar a que se implementaran las unidades de medida de refuerzo, orientadas a demostrar las acciones en el proyecto asociadas al traslado de mencionado peaje y a las acciones conminatorias frente a la no terminación de la unidad funcional 5, unidad funcional donde se localiza esta estación de peaje.</p>					

Hallazgo	1067-31	Efectividad	Efectivo
<p>No obstante, lo anterior, enseguida se vuelve a presentar un análisis de las acciones para superar los dos componentes establecidos por la Contraloría General de la República:</p> <p><u>1. Incumplimiento del numeral 3.3.3.1.4 Personal y equipo de atención médica del apéndice 2 relacionado con la dotación de equipos modernos y en buen estado de funcionamiento.</u></p> <p>De acuerdo con la revisión de la unidad de medida N. 1, se evidenció que la Interventoría hace seguimiento al buen estado del equipo médico a través de listados de control que se incluyen en sus informes mensuales; adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una visita de campo los días 18 y 19 de abril de 2024 en donde se verificó el buen estado del equipo médico, en particular de las camillas de las ambulancias de la concesión, lo que concuerda con los resultados de la visita adelantada al proyecto en marzo de 2022 por parte de la Oficina de Control Interno (Ver radicado ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022).</p> <p>Se concluye que lo evidenciado por la Contraloría General de la República, en relación con el equipo médico de la ambulancia, fue subsanado.</p> <p><u>2. Deficiencias en mantenimiento de estaciones de peaje.</u></p> <p>De acuerdo con la revisión de la unidad de medida N. 2, se evidenció que la Interventoría hace seguimiento a la operación de las estaciones de peaje del proyecto en cada uno de los informes mensuales.</p> <p>En abril de 2024 la Oficina de Control Interno adelantó una visita de verificación en conjunto con la interventoría Consorcio Epsilon Colombia a las estaciones de peaje señaladas por la Contraloría General de la República: Acapulco y Supía (trasladado y reconstruido), evidenciando, entre otros aspectos, condiciones adecuadas del pavimento, de la señalización horizontal y de las cubiertas en las cajas de energía.</p> <p>Respecto a las unidades de medida de refuerzo, la No. 1 demuestra el cumplimiento de la Resolución No. 001377 de 2014, emitida por el Ministerio de transporte, principalmente en lo correspondiente al traslado de la estación del peaje Supía, cuyas condiciones en 2022 no permitieron declarar la efectividad de este plan de mejoramiento.</p> <p>La unidad de medida de refuerzo No. 2 demuestra que las observaciones identificadas por la Contraloría General de la República con relación a la estación del peaje Supía fueron subsanadas con el traslado de dicha estación de peaje y la unidad de medida de refuerzo No. 3 demuestra la aplicación de esquemas de apremio al Concesionario con ocasión de la no terminación de la unidad funcional 5 dentro del plazo previsto del plan de obras, unidad funcional donde se ubica mencionado peaje.</p> <p>El plan de mejoramiento inicial, al igual que el complementado con unidades de medida de refuerzo, consideran el Manual de Supervisión e Interventoría de la ANI como unidad de medida preventiva, dado que a través de dicho documento se emiten lineamientos al interior de la ANI y para las interventorías, orientados a evitar la formulación de hallazgos por parte de los Entes de Control.</p> <p>En ese orden de ideas, se considera que desapareció la causa de hecho que dio origen al hallazgo; por lo tanto, se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			
Registro fotográfico			
Verificación ambulancias de la concesión			

Hallazgo	1067-31	Efectividad	Efectivo
 <p>18 abr. 2024 12:10:22 p. m. Manizales-La Felisa Neira Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 11:33:29 a. m. Manizales-La Felisa Neira Caldas</p>		
 <p>18 abr. 2024 2:54:51 p. m. La Felisa-La Pintada Supía Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 1:54:44 p. m. La Felisa-La Pintada Supía Caldas</p>		
 <p>19 abr. 2024 11:37:59 a. m. La Virginia-Viterbo Belalcazar Caldas</p>	 <p>19 abr. 2024 11:39:08 a. m. La Virginia-Viterbo Belalcazar Caldas</p>		
<p>Verificación estación de peaje Supía (trasladado y reconstruido)</p>			

Hallazgo	1067-31	Efectividad	Efectivo
 <p>18 abr. 2024 3:12:31 p. m. Valparaiso-Marmato Marmato Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 3:07:19 p. m. Valparaiso-Marmato Marmato Caldas</p>		
 <p>18 abr. 2024 3:18:57 p. m. Valparaiso-Marmato Marmato Caldas</p>	 <p>18 abr. 2024 3:15:48 p. m. Valparaiso-Marmato Marmato Caldas</p>		
Verificación estación de peaje Acapulco			
 <p>19 abr. 2024 12:03:55 p. m. La Virginia-Viterbo Belalcazar Caldas</p>	 <p>19 abr. 2024 11:50:23 a. m. La Virginia-Viterbo Belalcazar Caldas</p>		

Hallazgo	1067-31	Efectividad	Efectivo
			

6.1.2 Hallazgo 1260-9

Hallazgo	1260-9	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 9. Administrativo. Diferencias recursos adquisición predial, Contrato de Concesión 005 de 2014. Autopista Conexión Pacífico 3.</p> <p>En la fase de estructuración del proyecto, la Agencia realizó la valoración de los terrenos requeridos para el proyecto, a través de la metodología de "Zonas Homogéneas Físicas y Geoeconómicas", de esta manera, se determinó el valor para la adquisición predial el cual fue establecido en \$85.117 millones. Sin embargo, se observa una diferencia considerable de lo inicialmente establecido frente al monto actual estimado por el concesionario, el cual asciende a \$138.168 millones, lo que equivale a un incremento aproximado del 62% del valor inicialmente estimado.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	Debilidades en el estudio efectuado para realizar la valoración de los terrenos en la fase de estructuración.				
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
Análisis de efectividad					
El análisis de efectividad del plan de mejoramiento se presentó por parte de la Oficina de Control Interno a través del informe formalizado con el radicado ANI No. 20221020093303 del 28 de julio de 2022, concluyendo su no					

Hallazgo	1260-9	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p>efectividad dado que la Contraloría General de la República para la vigencia 2020 formuló hallazgos similares con ocasión de sobrecostos en materia predial para el proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca (1436-14) y, una vez más, para el proyecto Autopista Conexión Pacífico 3 (1437-15) (Aplicación del criterio de repetición).</p> <p>Con posterioridad al análisis de efectividad de la Oficina de Control Interno, la Vicepresidencia de Estructuración se pronunció a través del memorando interno con radicado ANI No. 20222000156473 del 15 de diciembre de 2022 (Disponible en el sharepoint que cuenta con la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento), así:</p> <p><i>“La Contraloría realizó la auditoria vigencia 2020 a los proyectos Perimetral de Oriente y Pacifico III, formulando nuevamente hallazgos a estos proyectos con la siguiente observación: (...) "La situación antes mencionada evidencia deficiencias en la planeación y debida estimación de los recursos financieros necesarios para adelantar la Gestión Predial del proyecto” (...)</i></p> <p><i>Cabe mencionar que tanto el Hallazgo 1260-9 como el hallazgo 1437-15, con el cual la OCI realiza la comparación, son hallazgos del mismo proyecto Pacifico 3, lo que indica que la CGR identificó la misma falencia en el mismo proyecto en dos auditorias diferentes (2018 - 2020), lo que es lógico, porque las unidades de medida propuestas fueron establecidas como unidades de medida preventiva para los proyectos de 5ta Generación, y por consiguiente en el momento de la última auditoría era de esperarse que se encontrara la misma falencia al auditar el mismo proyecto.</i></p> <p><i>Ahora bien, con relación al otro hallazgo utilizado por ustedes para la comparación, el cual corresponde al 1436-14 del Proyecto Perimetral de Oriente, se observa que este proyecto también fue estructurado bajo el mismo modelo de contrato estándar 4G, incluyendo las mismas características asociadas a la estimación predial durante la estructuración y, como se señaló en el párrafo anterior, las unidades de medida preventivas planteadas para estos hallazgos son para mitigar el riesgo en los proyectos de 5ta Generación. <u>Por consiguiente, cualquier proyecto que involucre el contrato estándar 4G puede tener la misma falencia, pero esta situación no implica que las unidades de medida preventivas planteadas sean no efectivas, pues esto sólo podría determinarse al auditar un proyecto estructurado bajo el contrato estándar 5G.</u>” (Subrayado fuera de texto)</i></p> <p>En línea con lo manifestado por la Vicepresidencia de Estructuración, en diciembre de 2023 la Oficina de Control Interno llevó a cabo una primera auditoría relacionada con un proyecto de 5G, correspondiente a la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira (Informe formalizado a través del radicado ANI No. 20231020181953); sin embargo, el estado de la fase en la que se encontraba el proyecto para ese momento del tiempo (de construcción), los avances en materia predial y los movimientos de la subcuenta predial, no permitieron concluir sobre la efectividad de las medidas aplicadas en la estructuración de los proyectos de 5G respecto a la estimación de costos para adquisición predial; por lo tanto, es necesario un mayor avance en la ejecución del programa de 5G para concluir al respecto.</p> <p>Debido a que se requiere información futura de los efectos de la estructuración en materia predial aplicada a proyectos de 5G no se emite pronunciamiento de efectividad por parte de la Oficina de Control Interno en este informe de auditoría.</p>			

6.1.3 Hallazgo 1459-13

Hallazgo	1459-13	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
Descripción del hallazgo	HALLAZGO 13. OCUPACIÓN CORREDOR VIAL. CONCESIÓN CONEXIÓN PACÍFICO 3. ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA CONNOTACIÓN DISCIPLINARIA (A)(D).		

Hallazgo	1459-13	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad		
	En la visita técnica realizada por la CGR al proyecto concesión vial Conexión Pacífico 3 - Unidad funcional 1 y 2, se observaron elementos que debieron ser retirados del corredor vial por parte del concesionario, pero en el momento de la visita aún están dentro del corredor vial.				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de la interventoría dando cuenta de la verificación de las demoliciones de la infraestructura y mejoras existentes en los predios adquiridos del proyecto. Oficio al Concesionario para que efectúe las demoliciones de la infraestructura y mejoras existentes en los predios adquiridos. Continuar con el trámite del Proceso de Incumplimiento a la Concesión Pacífico 3, por el retiro de cercos y demoliciones de los predios de la UF1. Instalación de la Audiencia de Incumplimiento. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e Interventoría. Modelo Estándar 5G. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Final de Cierre. 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente en su informe así: <i>"Lo anterior obedece a debilidades en la supervisión realizada por la interventoría y, seguimiento por parte de la ANI, en la aplicación de lo establecido en el apéndice técnico 7, capítulo 3, numeral 3.1, literal D y E, correspondientes a la remoción de las cercas que hacían parte del predio y la demolición de las estructuras en concreto. Toda vez que a la fecha de la visita ejecutada por el órgano de control la interventoría no ha adoptado los correctivos necesarios para corregir esta situación y la ANI tampoco ha adoptado las medidas para que la interventoría exija al concesionario lo pertinente"</i> .				
Incidencia	Disciplinaria y administrativa.	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad.
Análisis de efectividad					
La causa del hallazgo se asocia a incumplimientos de lo establecido en los literales D y E del numeral 3.1 del capítulo 3 del apéndice técnico 7 del contrato de concesión No. 005 de 2014, citados enseguida:					
<u>"CAPÍTULO III Obligaciones Generales de la Gestión Predial</u>					
<u>3.1 Obligaciones generales del Concesionario</u>					
(...)					
<i>(d) Una vez el Predio sea entregado por el propietario, realizar el cercado del área adquirida, bajo su propio costo y riesgo, de tal manera que al concluir el proceso de adquisición de los Predios, el corredor vial a lado y lado quede delimitado mediante una cerca que cumpla con las especificaciones descritas en el Manual del INIVAS. Las Áreas Remanentes adquiridas deberán ser incorporadas al Corredor del Proyecto, y por lo mismo incluidas en el cercado que del mismo se realice.</i>					
<i>(e) Adelantar todas las demoliciones de la infraestructura y mejoras existentes en los Predios adquiridos para el Proyecto."</i>					

Hallazgo	1459-13	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p>Lo anterior con ocasión de los resultados de la visita adelantada por la Contraloría General de la República al proyecto en 2022, específicamente a las unidades funcionales 1 y 2, donde se evidenciaron las siguientes irregularidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PR32+600 al PR33+000: Presencia de cerca antigua. • PR34+150 al PR34+500: Presencia de cerca antigua. • PR35+300 al PR35+800: Presencia de cerca antigua. • PR36+050: Presencia de estructura existente, cerramiento con cerca metálica y cerca viva. • PR1+000 al PR3+276 RN 5004B: Cultivos de caña en ambos costados de la vía dentro del corredor vial. <p>A través de las unidades de medida correctivas se demuestran acciones conminatorias aplicadas en el proyecto, orientadas al cumplimiento de las obligaciones contractuales en materia predial previamente citadas para las unidades funcionales 1 y 2, que inclusive dieron lugar a la aplicación de un procedimiento administrativo sancionatorio con ocasión del estado de la unidad funcional 1, que cesó mediante a Resolución No. 20237070001615 de fecha 13 de febrero de 2023.</p> <p>Por su parte, las unidades de medida preventivas corresponden a 1) el Manual de Supervisión e Interventoría de la ANI, dado que a través dicho documento se emiten lineamientos al interior de la ANI y para las interventorías orientados a evitar la formulación de hallazgos por parte de los Entes de Control y 2) al modelo de contrato del programa 5G, ya que en dicho contrato se incluyen aspectos que buscan “reducir la probabilidad de que el Concesionario diseñe, adquiera predios y construya y/o mejore la infraestructura por otro trazado, diferente al estudiado durante la etapa de estructuración, y con esto NO se generen mayores predios, con valores superiores a los obtenidos durante la estructuración en las condiciones de tiempo y lugar evaluadas”, lo que puede contribuir a mejoras en la custodia y protección de las áreas adquiridas.</p> <p>En abril de 2024, la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido de verificación al proyecto, realizando una validación del cumplimiento de las obligaciones contractuales citadas por la Contraloría General de la República y haciendo énfasis en las situaciones que en su momento identificó el Ente de Control en las unidades funcionales 1 y 2, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PR32+600 al PR33+000: No se evidenció la presencia de cerca antigua. • PR34+150 al PR34+500: No se evidenció la presencia de cerca antigua. • PR35+300 al PR35+800: No se evidenció la presencia de cerca antigua. • PR36+050: No se evidenció ninguna estructura existente ni un cerramiento con cerca metálica y cerca viva. • PR1+000 al PR3+276 RN 5004B: Se evidenció que la presencia de cultivos de caña se da detrás de las cercas del derecho de vía, en el derecho de vía se tiene la presencia de residuos que pueden llegar a generar maleza con presencia de caña, para lo que el Concesionario viene aplicando los correctivos del caso, tales como rocería. <p>En ese orden de ideas, se considera que la situación que originó el hallazgo para el proyecto Autopista Conexión Pacífico 3 se superó; sin embargo, no se emite pronunciamiento de efectividad teniendo en cuenta que en el Plan de Mejoramiento Institucional se tienen hallazgos vigentes relacionados con deficiencias en el cerramiento para otros proyectos, como es el caso del hallazgo 1525-1 (Transversal del Sisga)⁴¹, cuyos planes de mejoramiento no</p>			

⁴¹ “Hallazgo 1. Entrega de Predios Contrato de Concesión 009 de 2015 Transversal del Sisga - Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria.

Hallazgo	1459-13	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
han sido analizados. A la luz del criterio de repetición, la efectividad de este plan de mejoramiento estará condicionada a los resultados de los análisis de hallazgos similares.			
Registro fotográfico			
<p style="text-align: center;">PR32+600 al PR33+00</p> 		<p style="text-align: center;">PR34+150 al PR34+500</p> 	
<p style="text-align: center;">PR35+300 al PR35+800</p> 		<p style="text-align: center;">PR36+050</p> 	
PR1+000 al PR3+276 RN 5004B		PR1+000 al PR3+276 RN 5004B	

En visita de inspección a la vía concesionada realizada por la CGR en septiembre de 2023, se evidenciaron predios adquiridos a favor de la ANI sin el correspondiente cerramiento y delimitación establecido en el Contrato de Concesión 009 de 2015, situación que pone en riesgo de invasión de los predios propiedad de la ANI.”

Hallazgo	1459-13	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
			

6.1.4 Hallazgo 1460-14

Hallazgo	1460-14	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>HALLAZGO 14. CONTROLES EN EL COBRO DE TARIFA COMPLEMENTARIA. CONCESIÓN CONEXIÓN PACÍFICO 3. ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA CONNOTACIÓN DISCIPLINARIA (A) (D)</p> <p>En visita fiscal de marzo 31 de 2022 al proyecto Concesión Conexión Pacífico 3, mientras se realizaba el arqueo por parte de la interventoría al peaje Guaico en la caja cuatro (4), se observó que una volqueta de placa HMD 570 le cobraron la tarifa complementaria, pero no había pasado ni por el peaje de Irra ni el de Acapulco, por lo que, no contaba con el tiquete o colilla que certifica que es tarifa complementaria. Se verificó que el vehículo mencionado había pasado dos veces ese día y le cobraron como complementaria.</p> <p>Se verificó con la Interventoría que no tienen establecidos mecanismos para registrar cuantos usuarios son de tarifa complementaria y cuantos no, hecho que evidencia falta de control, toda vez que, pueden reportar como complementarios los que deben pagar tarifa completa.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio dirigido al concesionario solicitando los controles que está realizando para el recaudo de la tarifa completaría de los vehículos en el peaje de Guaico. 2. Oficio a Interventoría solicitando a la Interventoría la revisión de los controles realizados por el Concesionario, para el recaudo de la tarifa complementaria en el peaje de Guaico. 3. Control adicional en el sistema de recaudo a través de código de barras para validar los tiquetes que tienen derecho a la diferencial. <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de Supervisión e Interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: <i>“Lo anterior obedece a debilidades supervisión que realiza la interventoría, así como en el seguimiento por parte de la entidad, ya que se evidenció falencia y debilidades en los controles que se tiene en las casetas de peaje, que garantice que se cobre la tarifa completaría a los vehículos que cumplan con lo exigido para su</i></p>		

Hallazgo	1460-14	Efectividad	Efectivo
	<i>pago, para dar el debido cumplimiento a la Resolución número 20213040062465, "Por la cual se establece una tarifa diferencial en la categoría / en la estación de Peaje denominada Guaico, del proyecto vial "Conexión Pacífico 3" del Proyecto "Autopistas de la Prosperidad" y se dictan otras disposiciones".</i>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa.	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>La causa del hallazgo se asocia a la ausencia de controles en la aplicación de la tarifa complementaria establecida en la Resolución número 20213040062465 "Por la cual se establece una tarifa diferencial en la categoría / en la estación de Peaje denominada Guaico, del proyecto vial "Conexión Pacífico 3" del Proyecto "Autopistas de la Prosperidad" y se dictan otras disposiciones", debido a que en la visita adelantada por la Contraloría General de la República al proyecto el 31 de marzo de 2022, el Ente de Control evidenció que a una volqueta de placa HMD 570 le cobraron la tarifa complementaria, sin cumplir con las condiciones para tal fin.</p> <p>Las acciones correctivas del plan de mejoramiento corresponden a solicitudes de la ANI al Concesionario y a la Interventoría para evitar la ocurrencia de situaciones como la identificada por la Contraloría General de la República, quienes demuestran que, como se evidencia en la documentación soporte de la unidad de medida No. 3, desde el día 19 de abril de 2022 "(...) entró en funcionamiento la verificación electrónica de los tiquetes de los peajes de Acapulco e Irra presentados por los usuarios para las tarifas complementarias o excedentes en la estación de Peaje Guaico. De acuerdo con lo anterior, el Concesionario realizó la instalación de los lectores de códigos de barras en la estación de Peaje Guaico en las casetas de los cuatro carriles para el registro del tiquete en el sistema, y así constatar que el tiquete entregado es verídico y se encuentra en los plazos establecidos para su uso.", lo que corresponde a un control en el proyecto frente a las tarifas complementarias en el peaje Guaico.</p> <p>Por su parte, la unidad de medida preventiva del plan de mejoramiento corresponde al Manual de Supervisión e Interventoría de la ANI, dado que a través dicho documento se emiten lineamientos al interior de la ANI y para las interventorías orientados a evitar la formulación de hallazgos por parte de los Entes de Control.</p> <p>En abril de 2024, la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido al proyecto con el fin de validar in situ la efectividad del sistema de verificación electrónica de tiquetes en lo correspondiente al control de la aplicación de tarifas complementarias, sin identificar novedades.</p> <p>En ese orden de ideas, se considera que desapareció la causa de hecho que dio origen al hallazgo; por lo tanto, se declara la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			
Registro fotográfico			

Hallazgo	1460-14	Efectividad	Efectivo
			

6.1.5 Conclusiones sobre análisis de efectividad del Plan de Mejoramiento Institucional

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se declaró la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de los planes de mejoramiento formulados para superar los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional con los números 1067-31 y 1460-14.
2. No se emitió pronunciamiento de efectividad respecto a los planes de mejoramiento para superar los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional con los números 1260-9 y 1459-13, debido a que se requiere información futura de los efectos de la estructuración en materia predial aplicada a proyectos de 5G y al análisis de efectividad de planes de mejoramiento formulados por la ANI para superar hallazgos similares, respectivamente. Respecto al hallazgo 1260-9, se evidenció que la situación descrita en el mismo no ha afectado o incidido de manera negativa en la ejecución de la fase de construcción.

7. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 30 de mayo de 2024 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 09 de mayo de 2024, vía correo electrónico, se socializó el informe preliminar de auditoría; 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, al igual que las no conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

7.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto.”* Se concluye:
 - a. La duración estimada de la fase de construcción del proyecto, de cinco años, o *“(…) mil ochocientos (1800) Días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción”*, según lo establecido en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 005 de 2014, ha sido superada, al tener en cuenta que dicha acta se suscribió el 30 de octubre de 2015.
 - b. El proyecto Autopista Conexión Pacífico 3 se estructuró contemplando el inicio de la etapa de operación en octubre de 2020, lo que no ha sucedido a abril de 2024, debido a, principalmente, a la ocurrencia de diferentes eventos eximentes de responsabilidad.
 - c. La no suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 5 del proyecto Autopista Conexión Pacífico 3, que condiciona el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto, ha dado lugar a la aplicación de los esquemas de apremio y a mecanismos de solución de controversias (amigable composición) establecidos contractualmente.
 - d. El 18 de abril de 2024, la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido de verificación visual al estado de la unidad funcional 5 del proyecto, evidenciando que:
 - i. Las principales intervenciones asociadas al mejoramiento del corredor La Felisa – La Pintada han culminado, lo que permite una operación adecuada del tramo vial.
 - ii. El Concesionario continúa realizando actividades constructivas y atendiendo observaciones de la Interventoría; sin embargo, se considera que estas intervenciones no afectan la movilidad de los usuarios.
 - iii. Se tienen pendientes asociados a intervenciones que complementan el corredor, tales como la instalación de tachas reflectivas en el eje de la vía, la culminación de la demolición de infraestructura existente en el derecho de vía y el retiro de material utilizado en la construcción ubicado en las zonas laterales de la carretera.
 - e. A abril de 2024 la Interventoría verifica la puesta a disposición de los tramos no recibidos en las actas de terminación parcial de la unidad funcional 5 suscritas a la fecha. La obtención de resultados positivos de dicha verificación es necesaria para la suscripción de las actas/acta de terminación de la unidad funcional 5 y así el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto.

- f. Se evidenció un común denominador respecto a pendientes de todas las unidades funcionales, relacionados con las áreas ambiental (i.e cierre de expedientes, actividades de compensación, actividades de abandono y desmantelamiento) y predial (finalización de procesos de adquisición a nombre de la ANI).
 - g. El tratamiento de los pendientes las unidades funcionales recibidas, en su totalidad o parcialmente, se ha llevado a cabo según las disposiciones contractuales; por ejemplo, en materia predial y acorde a lo establecido en el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 005 de 2014, se han aplicado las deducciones a la compensación especial o retribución a la que tiene derecho el Concesionario.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales y del proyecto asignados al público”* se concluye:

Sobre riesgos asignados al público:

- a. Se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos que han requerido la ejecución de recursos de la ANI con ocasión de menores ingresos debido a la disminución del recaudo, compensaciones por nuevas tarifas diferenciales y sobrecostos por adquisición y compensaciones socioeconómicas.
- b. Los menores ingresos debido a la disminución del recaudo conllevaron a que se materializara la diferencia de recaudo al año No. 8 de la concesión (Dr8), que generó un reconocimiento al Concesionario por \$216.388.560.510,39, cuya fuente de recursos fue el fondo de contingencias del proyecto. Este valor está sustentando en análisis realizados en conjunto entre Concesionario, Interventoría y ANI y en el Acta Aclaratoria con efectos transacciones suscrita en abril de 2023.
- c. Se estima que también se materialice un diferencial de recaudo para los años 13 (Dr13) y 18 (Dr18) de la concesión, frente a lo que se estima que se tendrán los recursos suficientes en el fondo de contingencias del proyecto.
- d. Se evidenció que la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2023, ha emitido observaciones respecto a la gestión de la ANI para el reconocimiento del Dr8 en diferentes proyectos de 4G, dentro de los que se encuentra Autopista Conexión Pacífico 3, debido a que, a su juicio, se ha reconocido un mayor valor del establecido contractualmente. Al respecto, la ANI informó que la manera en la que se aplicó para fórmula para el reconocimiento del Dr8 fundamentó en análisis que involucraron diferentes actores externos y que conllevaron a una decisión frente a la aplicabilidad del índice de cumplimiento, cuantificable para unidades funcionales con acta de terminación.
- e. Se evidenció que la ANI cuenta con los soportes que sustentan la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo, considerando un “Índice de cumplimiento” a partir de mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96 o año 8 de la concesión. Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, es recomendable que la ANI lleve a cabo la revisión del contrato de concesión No. 005 de 2014, y de los demás contratos del programa de 4G, que se presenten esta situación para aplicar los ajustes que procedan.

- f. Las tarifas de la concesión se han visto afectadas por dos situaciones i) el Decreto No. 050 de 2023, a través del cual se congelaron las tarifas de peajes durante 2023, y ii) la aprobación de tarifas diferenciales para los peajes Supía, Irra y Guaico.
- g. Según lo establecido contractualmente, la fuente de recursos para cubrir los efectos de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto ha sido la subcuenta de excedentes y el fondo de contingencias; A abril de 2024, según lo evidenciado, se han compensado, aproximadamente, \$11.500 millones.
- h. Los sobrecostos en materia predial asumidos por la ANI se materializaron desde 2019 y han dado lugar a que se hayan reconocido, a la fecha, \$95.000 millones, provenientes del fondo de contingencias del proyecto.
- i. Se prevé la ejecución de recursos de la ANI con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular y sobrecostos por compensaciones ambientales.
- j. Se evidenció que en la página web del Ministerio de Transporte se muestra a la Concesión Pacífico 3 S.A.S como actor habilitado en recaudo electrónico vehicular. El correcto funcionamiento del sistema se evidenció en el recorrido de auditoría realizado en abril de 2024.
- k. El valor a compensar con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular no se ha conciliado, para lo que se requiere de documentación soporte del Concesionario al respecto.
- l. Los desembolsos de la subcuenta ambiental no están conciliados y ha dado lugar a solicitudes de reintegro de recursos al Concesionario, para así establecer el valor real ejecutado en compensaciones ambientales y determinar la materialización, o no, de sobrecostos a cargo de la ANI. A enero de 2024 el porcentaje de ejecución de los recursos en la subcuenta asciende al 194,13%.
- m. Se evidenció que el estado y manejo de los recursos de la subcuenta ambiental ha dado lugar a la aplicación de lo establecido en el capítulo X (Sanciones y esquemas de apremio) de la parte general del contrato No. 005 de 2014. A abril de 2024 la ANI ha emitido lineamiento a la Interventoría de presentar un informe de incumplimiento al respecto para dar inicio al procedimiento sancionatorio contractual para la reclamación de los perjuicios causados a la fecha.
- n. En el proyecto se ha estimado que el valor total de las compensaciones ambientales superará en más del 800% el valor presupuestado en la estructuración del proyecto, lo que da lugar a generar una alerta de la materialización de sobrecostos que deberá asumir la ANI.
- o. Según lo evidenciado en la auditoría, se estima que los recursos disponibles y proyectados en el fondo de contingencias vigente del proyecto serán suficientes para mitigar los impactos futuros en materia de riesgos comercial, tarifario, sobrecostos prediales y ambientales.
- p. Se identificaron situaciones adicionales que podrían dar lugar a la ejecución de recursos de la ANI; lo que está condicionado a decisiones de amigable composición, como es el caso de una controversia asociada a actividades adicionales ejecutadas en el túnel Tesalia, y a la entrega por parte del Concesionario de información exógena presentada a la DIAN, relacionada con los costos ociosos en los que se incurrió con ocasión del periodo de tiempo afectado por el COVID-19.

Sobre riesgos institucionales:

- a. La problemática vigente con el Concesionario respecto a un consenso sobre el uso de los recursos de la subcuenta de compensaciones ambientales podría llegar a generar una alerta del riesgo identificado para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”*, más aun teniendo en cuenta que se ha estimado que los recursos previstos en la estructuración del proyecto no serán suficientes para cubrir las compensaciones ambientales del proyecto, generando sobrecostos que deben ser asumidos contractualmente por la ANI.
 - b. En la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos vigente para la vigencia 2019 se tenían identificados los riesgos: Retrasos en la ejecución de los proyectos y controversias contractuales; los que se pueden relacionar con situaciones evidenciadas en el proyecto, tales como los eventos eximentes de responsabilidad que han impactado la ejecución esperada del plan de obras y el uso del panel de amigable composición para dirimir controversias contractuales relacionadas con presuntos incumplimientos y eventos eximentes de responsabilidad, respectivamente. La relación de estas situaciones con riesgos institucionales de anteriores vigencias podría ser considerada por la ANI.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 005 de 2014”* se concluye:
1. Se declaró la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de los planes de mejoramiento formulados para superar los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional con los números 1067-31 y 1460-14.
 2. No se emitió pronunciamiento de efectividad respecto a los planes de mejoramiento para superar los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional con los números 1260-9 y 1459-13, debido a que se requiere información futura de los efectos de la estructuración en materia predial aplicada a proyectos de 5G y al análisis de efectividad de planes de mejoramiento formulados por la ANI para superar hallazgos similares, respectivamente. Respecto al hallazgo 1260-9, se evidenció que la situación descrita en el mismo no ha afectado o incidido de manera negativa en la ejecución de la fase de construcción.

7.2 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 dsaenz@ani.gov.co para su revisión y formalización.

7.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

No se identificaron situaciones que den lugar a no conformidades.

7.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a no conformidades.

7.3 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 fortalecer el seguimiento y control del proyecto:

7.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se recomienda nombrar en propiedad a un Líder de Coordinación y Seguimiento al proyecto para así asegurar el total cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), dado que, ante la ausencia de un Líder, las funciones y obligaciones establecidas en la sección 2.2.3 del Manual se vienen ejecutando por parte de la profesional de apoyo técnico al proyecto con el acompañamiento de la Gerente.
2. Se recomienda gestionar con oportunidad los pagos pendientes y conciliados a la fecha con ocasión del Decreto No. 050 de 2023, tarifas diferenciales en los peajes Irrá y Guaico y sobrecostos en materia predial.
3. Con base en la metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, se recomienda llevar a cabo la revisión del contrato de concesión No. 005 de 2014 y aplicar los ajustes que procedan. En términos generales, esta recomendación aplicaría para los contratos del programa de 4G que presentan esta situación.
4. Se recomienda promover la gestión requerida para establecer la procedencia y cantidad de recursos a reconocer con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular en las estaciones de peaje del proyecto.
5. Se recomienda promover la gestión requerida al interior del proyecto para establecer y conciliar los gastos con cargo a la subcuenta ambiental, asegurando el reintegro de los recursos que procedan; gestión que incluye oportunidad frente al posible procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario, con ocasión de la ejecución de recursos de mencionada subcuenta para la adquisición de los predios para cumplir con compensaciones ambientales.
6. Se recomienda definir con oportunidad el procedimiento o mecanismo para ceder los predios adquiridos y finalmente no requeridos para la ejecución de las obras durante la etapa preoperativa, próxima a finalizar, en caso de proceder.

7.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda adelantar con oportunidad la gestión que se requiera en el marco del reintegro de recursos a la subcuenta ambiental, así como la definición en conjunto con el Concesionario de los gastos que efectivamente debieron ser asumidos desde dicha subcuenta.

2. Se recomienda llevar a cabo un balance conciliado con el Concesionario sobre las áreas adquiridas a nombre de la ANI y finalmente no requeridas para las obras establecidas en la etapa preoperativa del proyecto, próxima a finalizar, para así, en caso de proceder, obtener el reintegro correspondiente a la subcuenta predial y definir el mecanismo de cesión correspondiente.
3. Se recomienda mantener los controles aplicados y asociados al mantenimiento de la infraestructura y equipos en las estaciones de peaje, así como a las condiciones y funcionamiento de los equipos de atención médica del Concesionario; lo cual contribuye a una prestación adecuada de servicio a la ciudadanía y evita la repetición de hallazgo de la Contraloría General de la República con una causa similar a la del hallazgo No. 1067.31, cuyo plan de mejoramiento se analizó en la presente auditoría.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Lina Leidy Leal Díaz
Jefe Oficina de Control Interno (E)

(versión original firmada)

8. ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se presentan en esta sección:

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 005 de 2014, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

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 los contratos de concesión y de interventoría

- Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 005 DE 2014	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	10 de septiembre de 2014
	Inicio Fase de Preconstrucción	4 de noviembre de 2015
	Inicio Fase de Construcción	5 de octubre de 2015
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento	No se ha dado inicio
Fecha Reversión		

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Construcciones El Condor S.A	48.00%
	Construcciones Meco S.A	26.00%
	Mario Huertas Cotes	26.00%
	TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Modificar la viabilidad de la recepción de obras derivadas de un contrato de obra, mediante actas de recibo a satisfacción, sin que sea necesario contar con Acta de Liquidación de tal Contrato. Ampliar en treinta (30) días el plazo establecido para la designación y conformación del Amigable Componedor.	30-10-2014
Otrosí No. 2	Ampliar en treinta (30) días el plazo establecido para la designación del Amigable Componedor establecido en la cláusula tercera del Otrosí No. 1.	09-12-2014
Otrosí No. 3	Establece el procedimiento de ratificación de los miembros del Amigable Componedor permanente.	23-01-2015
Otrosí No. 4	Modifica el ítem "SISTEMAS DE CONTROL DE TRÁFICO" de la Tabla 7 "Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras", del numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 "Condiciones para la Operación y Mantenimiento".	18-02-2015
Otrosí No. 5	Ampliar el plazo previsto en los numerales (i) y (ii) del Literal (L) de la sección 15.1 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 005 de 2014, adicionado mediante la suscripción del Otrosí No. 3 suscrito el 23 de enero de 2015, en sesenta (60) días calendarios contados a partir del día hábil siguiente a la suscripción del presente Otrosí.	06-03-2015
Otrosí No. 6	Modificar el numeral 1 del capítulo I, Definiciones del apéndice financiero 2 del contrato de Concesión 005 de 2014. Modificar el numeral 7 del capítulo I, Definiciones, del apéndice financiero 2. Modificar el numeral 2.2 del capítulo II TÉRMINOS DE LA CESIÓN ESPECIAL, del Apéndice financiero 2. Modificar el primer inciso del numeral 2.3.2 del Capítulo II, TÉRMINOS DE LA CESIÓN ESPECIAL, del apéndice financiero 2. Modificar el numeral 2.4 capítulo II, TÉRMINOS DE LA CESIÓN ESPECIAL, del apéndice financiero 2. Modificar el numeral 2.5 del Capítulo II TÉRMINOS DE LA CESIÓN ESPECIAL, del apéndice financiero 2.	18-02-2016
Otrosí No. 7	Modificar el literal a) de la sección 3.3 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 005 de 2014. Adicionar la Nota (4) a la Tabla 3 – Unidades funcionales del Proyecto del literal (b) del numeral 2.4 "Unidades Funcionales del Proyecto", del Apéndice Técnico 1 del contrato de Concesión No. 005 de 2014.	10-05-2017

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
	<p>Modificar la Tabla 4 – UF1. Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 1 del literal (b) del numeral 2.5 Unidad Funcional 1. “La Virginia – Asia”, del Apéndice Técnico 1 del contrato de Concesión No. 005 de 2014.</p> <p>Modificar el numeral 2.5 “Alcance de las Unidades Funcionales”, del literal (b) Unidad Funcional 1 La Virginia – Asia, Tabla 8 UF1 “Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario”.</p>	
Otrosí No. 8	<p>Modificar el literal (a) (i) de la Sección 7.3 de Parte Especial del Contrato de Concesión No. 005 de 2014.</p> <p>Modificar el literal (c) (i) de la Sección 7.3 de Parte Especial del Contrato de Concesión No. 005 de 2014.</p> <p>Modificar la Tabla N°5 del numeral 6 del Apéndice Técnico N° 4 –Indicadores Para Disponibilidad, Calidad Y Nivel De Servicio – del Contrato de Concesión No. 005 de 2014</p>	07-10-2020
Otrosí No. 9	<p>Adicionar el numeral (4) a la Sección 3.14 (i) (ix) Parte General y el cual, para todos los efectos quedará así:</p> <p>“(4) Los recursos de la Subcuenta Obras Menores podrán trasladarse a la Subcuenta de Excedentes ANI con el fin de atender solicitudes que beneficien a la comunidad, siempre que se relacionen directamente con la ejecución del Proyecto y prestación del servicio de infraestructura de transporte asociado, previa autorización de la Agencia, quien notificará a la Fiduciaria para estos efectos”.</p>	07-10-2020
Otrosí No. 10	<p>Modificar la cláusula primera de la parte general del contrato de concesión, así como aspectos relacionados con el procedimiento de verificación, retribución y alcance de las unidades funcionales, entre otros aspectos.</p>	28-04-2021
Otrosí No. 11	<p>Modificar la Sección 4.5 literal (a) romanito (i) de la Parte Especial del contrato con relación a la compra de predios de segunda calzada.</p> <p>Modificar el numeral 5.1, literal (b) del Apéndice Técnico 1 del Contrato en relación con el trámite de la Licencia Ambiental de la segunda calzada.</p> <p>Modificar lo correspondiente a la instalación y operación de la estación de peaje de Supia.</p>	04-08-2022

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 111, correspondiente a enero de 2024.

- Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 146 de 2014	Nombre interventoría	Consortio Épsilon Colombia
	Representante legal	Wilson Urrea
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2013)	\$35.092.644.800
	Suscripción contrato	24 de octubre de 2014.
	Suscripción acta de inicio	31 de octubre de 2014.
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	117 meses
	Fecha de finalización estimada	30 de julio de 2024

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 111, correspondiente a enero de 2024.

Consortio Epsilon Colombia	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Proyectos e Interventorías Limitada	51%
	Civiltec Ingenieros LTDA	49%
	TOTAL	100%

Fuente: Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Adición en \$5.167.289.020 (Pesos diciembre de 2013).	07/05/2021
Otrosí No. 2	Adición en \$2.700.039.198 (Pesos diciembre de 2013).	30/03/2022
Otrosí No. 3	Adición en \$4.163.240.000 (Pesos diciembre de 2013).	29/09/2022
Otrosí No. 4	Se prorroga el contrato de Interventoría 146 de 2014 en doce (12) meses, es decir, hasta el 30 de julio de 2024 y se adiciona en \$4.803.889.103,92 (Pesos diciembre de 2013).	06/07/2023

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	09-04-2024	14:30 – 15:30
Entrevistas de auditoría	16-04-2024	08:00 – 11:00
Recorrido de verificación al proyecto	18-04-2024 19-04-2024	10:00 – 17:00 07:00 – 15:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	09-05-2024	08:00
Cierre de auditoría	30-05-2024	N.A

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Se dio a conocer la situación actual del proyecto y se demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión.