

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20211020092183**Fecha: **29-06-2021****MEMORANDO**

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**
Vicepresidente Ejecutivo**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de mayo y junio de 2021, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3.

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

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria archivo pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) MARIA PATRICIA VARGAS MOYANO 1 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.





Agencia Nacional de
Infraestructura

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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20211020092183**



Fecha: **29-06-2021**

MEMORANDO

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Auditor técnico Oficina de Control Interno
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20211020036876
GADF-F-010



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA





Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3

2021

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	6
1.1	Objetivo general	6
1.2	Objetivos específicos	6
2.	ALCANCE	6
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	7
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1	Información de contratos	7
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	9
4.3	Descripción del proyecto	10
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
5.1	Ejecución física del proyecto	13
5.1.1	Verificación de terminación de hitos	14
5.1.2	Verificación de terminación de tramos	16
5.1.3	Ajuste al plan de obras	18
5.1.4	Conclusiones sobre el estado de la ejecución física del proyecto	20
5.2	Necesidades económicas (sobrecostos prediales)	21
5.2.1	Conclusiones sobre necesidades económicas en materia predial	23
5.3	Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron debido a la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	24
5.3.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para una operación y mantenimiento que permitan la prestación del servicio de transporte en el corredor vial	24
5.3.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	25
5.3.3	Reportes derivados de lo dispuesto en circulares de la ANI	25
5.3.4	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	27
5.4	Verificación del cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia	27



5.4.1	Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero suscrito en octubre de 2020	27
5.4.1.1	Desplazamiento en el cronograma para el cumplimiento de las obligaciones afectadas sustancialmente.....	28
5.4.1.2	Costos ociosos	29
5.4.1.3	Nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad por COVID-19	30
5.4.2	Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero suscrito en enero de 2021	32
5.4.2.1	Compensación frente a las afectaciones por menor ingreso de los concesionarios de iniciativa pública	32
5.4.2.2	Acreditación del tráfico vehicular sujeto a la medida de exención de cobro de la tarifa de peaje	38
5.4.2.3	Incorporación de lo acordado en el contrato de concesión No. 007 de 2010	39
5.4.3	Conclusiones respecto los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia	40
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	41
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	43
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	48
8.1	Efectividad y avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República)	48
8.2	Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte	93
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	93
9.1	Conclusiones.....	94
9.2	No Conformidades.....	98
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	98
9.2.2	Para la Interventoría	98
9.3	Recomendaciones	99
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	99
9.3.2	Para la Interventoría	100

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

10. ANEXOS..... 101

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	8
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	9
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	10
Tabla 4. Intervenciones Ruta del Sol 3.....	11
Tabla 5. Avance físico del proyecto Ruta del Sol 3.....	13
Tabla 6. Hitos no recibidos a satisfacción.	16
Tabla 7. Relación actas de verificación de hitos de construcción de vía nueva en el tramo No. 7. ...	16
Tabla 8. Relación actas de verificación de hitos de mejoramiento en el tramo No. 7.	17
Tabla 9. Ejemplos de solicitudes de EER asociados temas que han dado lugar a contemplar una modificación del plan de obras.....	19
Tabla 10. Solicitudes EER asociados al COVID-19	31
Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	41
Tabla 12. Riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte que consideran controles relacionados con la revisión de los informes mensuales de interventoría.....	45
Tabla 13. Hitos no recibidos a satisfacción.	47
Tabla 14. Planes de mejoramiento revisados en la auditoría.	50

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones -Hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI- y Yuma Concesionaria S.A, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

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



1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio El Sol, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Ruta del Sol 3.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de los planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional asociados al proyecto Ruta del Sol 3; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como el seguimiento y control al cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones -Hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI- y Yuma Concesionaria S.A, a partir de febrero de 2020 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, con base en una muestra selectiva.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

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, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único 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. 007 de 2010, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones - Hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI- y Yuma Concesionaria S.A y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. SEA 057 de 2012, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio El Sol.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 007 de 2010 y de interventoría No. SEA 057 de 2012, tal como: objeto, plazo, y otros suscritos a la fecha:

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Yuma Concesionaria S.A No. contrato: 007 de 2010. Objeto: El objeto del presente Contrato es el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las Licencias Ambientales y demás permisos, adquiera los Predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el Sector. Plazo: Estimado en 25 años a partir de la fecha de inicio. Acta de inicio: 31 de mayo de 2011. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=10-1-52649</p>	13 otrosíes
Interventoría	<p>Consortio El Sol No. contrato: SEA-057 de 2012. Objeto: El objeto del presente Contrato es regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la AGENCIA la interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a las interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión, el cual hace parte del Proyecto Vial Ruta del Sol y que corresponde al Sector 3 comprendido entre San Roque – Yé de Ciénaga y Valledupar – Carmen de Bolívar, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales la AGENCIA pagará al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la AGENCIA durante el Concurso de Méritos consistente en una suma global fija, a través de la Subcuenta de Interventoría del Patrimonio Autónomo. Plazo: Hasta el 30 de junio de 2021, según otrosí No. 5 al contrato de interventoría No. SEA-057 de 2012. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=10-10-111672</p>	5 otrosíes

Fuente: URLs SECOP contratos de concesión y de interventoría

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 007 de 2010 ha tenido trece modificaciones contractuales; los cuatro últimos otrosíes se suscribieron en la ventana de tiempo de la auditoría, con los que se acordó principalmente:

- **Otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020:** Resolver parcialmente un litigio por desequilibrio económico que dio lugar a un Tribunal Arbitral Internacional, para lo que se acuerdan aspectos asociados a i) disponibilidad de un contrato de crédito por COP 400.000 millones, ii) ampliación de la fase de construcción, iii) flexibilización de la forma de pago contra entrega de actividades de construcción, iv) subdivisión y redefinición de hitos del proyecto, v) adquisición predial, viii) convenio con la Policía de Carreteras, ix) fondeos al patrimonio autónomo del proyecto, entre otros.
- **Otrosí No. 11 del 22 de julio de 2020:** Ampliar el plazo para que se acredite el cierre financiero previsto en el otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020, hasta el 18 de noviembre de 2020.

- **Otrosí No. 12 del 26 de enero de 2021:** Ampliar el plazo para que se acredite el cierre financiero previsto en el otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020 por un periodo de 90 días hábiles contados a partir del 26 de enero de 2021.
- **Otrosí No. 13 del 8 de febrero de 2021:** Realizar un acuerdo para asegurar el empalme del proyecto con la concesión Puerta de Hierro – Palmar de Varela – Carreto – Cruz del Viso, contrato de concesión No. 007 de 2015.

Respecto del contrato de interventoría No. SEA-057 de 2012, se han suscrito cinco otrosíes; los dos últimos otrosíes se suscribieron en la ventana de tiempo de la auditoría, con los que se acordó principalmente:

- **Otrosí No. 4 del 16 de junio de 2020:** Ampliar el plazo del contrato de interventoría hasta el 30 de noviembre de 2020 por un valor mensual de COP 594.927.475 de 2008 y establecer como valor del contrato de interventoría COP 61.924.346.212 de 2008.
- **Otrosí No. 5 del 23 de noviembre de 2020:** Ampliar el plazo del contrato de interventoría hasta el 30 de junio de 2021 por un valor mensual de COP 594.927.475 de 2008 y establecer como valor del contrato de interventoría COP 66.088.838.537 de 2008.²

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El coordinación y seguimiento del proyecto Ruta del Sol 3 cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:³

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García Montes	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VE)
Egna Franco Méndez	Gerente de Proyecto	Equipos Técnicos (VE)
María Patricia Vargas Moyano	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
María Angélica Salinas Tovar	Ingeniera de Apoyo	
Javier Camilo Sanabria Sánchez	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VE)

² En la auditoría se evidenció que desde la Supervisión se adelanta la gestión correspondiente para generar una nueva modificación al contrato No. SEA-057 de 2012 para que así el proyecto Ruta del Sol 3 cuente con interventoría después del 30 de junio de 2021.

³ 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
Aixa Sutachan Caceres	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Aleida Pabón Alvarado	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Xiomara Mora Forero	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Gonzalo Perez Albarracin	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Willmer Yezid Latorre Moya	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Charol Andrea Grajales Murillo	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Matriz de seguimiento a proyectos a cargo de la Vicepresidencia Ejecutiva remitida a la Oficina de Control Interno con corte a 30 de abril de 2021.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Ruta del Sol 3 hace parte de la tercera generación de concesiones y busca intervenir 476 km de calzada nueva y 464 km de calzada existente. Estos kilómetros se encuentran distribuidos entre el corredor vial que comunica Yé de Ciénaga (Magdalena) y San Roque (Cesar) y entre el corredor entre Valledupar (Cesar) y Carmen de Bolívar (Bolívar). Su ejecución contribuye a la conexión del centro del país con las zonas portuarias en las costas Atlántica y Pacífica. Enseguida se presentan datos técnicos del proyecto:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP diciembre 2020	\$2.742.479	
OPEX – millones de COP diciembre 2020	\$896.581	
Inversión total – millones de COP 2020	\$3.639.060	
Fase actual	Construcción	
VPIT Contractual – millones de COP 2008	\$2.079.953	
% Avance VPIT a marzo 2021	74.05%	
Vigencias futuras contractuales – millones a 31-12-2018	\$1.680.000	
Estaciones de peaje	6 UN	

Fuente: Información disponible en Aniscopio actualizada a 30 y sección 3.7.9 de los informes mensuales de Interventoría No. 107 y 108.

Las intervenciones en el proyecto se distribuyen en nueve tramos, compuestos de hitos⁴, así:

Tabla 4. Intervenciones Ruta del Sol 3.

TRAMO	CORREDOR	LONGITUD VÍA NUEVA (km)	LONGITUD MEJORAMIENTO (km)	HITOS
1	San Roque - La Loma	39.84	39.73	1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4
2	La Loma – Bosconia	47.64	47.64	5A, 5B, 6A, 7, 8, 9A, 9B, 9C
3	Bosconia - Inicio Variante Fundación	69.94	69.34	11, 12A, 12B, 13, 14, 15, 16, 17
4	Variante Fundación - Ye de Ciénaga	60.57	59.39	18, 19, 20, 21A, 21B, 22A, 22B, 22C, 23A, 23B, 23C
5	Carmen de Bolívar – Plato	40.33	35.29	49B, 49A, 48, 47, 46B, 46A
6	Plato - El Difícil	76.79	74.80	45, 44, 43, 42, 41, 40B, 40A, 39B, 39A, 38D, 38C, 38B, 38A
7	El Difícil – Bosconia	38.17	36.64	37, 36C, 36B, 36PS, 36A, 35, 34B, 34A
8	Bosconia – Valledupar	89.92	89.05	25, 26A, 26B, 27A, 27B, 28A, 28B, 29A, 29B, 30A, 30B, 30C, 31A, 31B, 31C, 32, 33
9	Anillo Vial Bosconia	12.64	12.52	10A, 10B, 10C, 10D
TOTALES		475.85	464.42	

Fuente: Tabla No. 1 Longitudes RSD3 informe ejecutivo de Interventoría correspondiente a marzo de 2021. Anexo 8-1 de radicado ANI No. 20214090424212 del 19 de abril de 2021.

Desde el 17 de agosto de 2012 cursa la fase de construcción, la que se vio afectada a partir de 2017 con un rendimiento mínimo en obra que dio lugar a que el Concesionario reportara que en el proyecto habían ocurrido situaciones que afectaban su normal ejecución y daban lugar a un desequilibrio económico del contrato de concesión; problemática que el Concesionario puso a

⁴Según el literal (rr) de la sección 1.01 del contrato de concesión No. 007 de 2010 un hito es la construcción o mejoramiento y rehabilitación de al menos diez (10) kilómetros de vía consecutivos, con la infraestructura afecta al mismo, incluyendo, pero sin limitarse a puentes y viaductos.

consideración de la Cámara de Comercio Internacional en noviembre de 2017 a través de una demanda contra la ANI , que a la fecha no cuenta con una decisión.

Sin embargo, con el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito en febrero de 2020, se llevó a cabo un acuerdo transaccional entre la ANI y el Concesionario para resolver parcialmente el litigio por el desequilibrio económico comentado, reactivando así el proyecto. Con lo pactado a través del otrosí No. 10 se terminaron diferentes procesos administrativos sancionatorios iniciados, incluido el de caducidad del contrato de concesión No. 007 de 2010, y se prorrogó la fase de construcción en 56 meses contados a partir de la suscripción de la modificación contractual.

También, con el otrosí No. 10, se acordó que el Concesionario debía aportar cuatrocientos mil millones de pesos, directamente, por sus accionistas, o por medio de uno o varios contratos de crédito; sin embargo, el cumplimiento de esta obligación se prorrogó con lo acordado en los otrosíes No. 11 y 12 al contrato de concesión No. 007 de 2010, con fundamento en los impactos de la emergencia por COVID-19. El Concesionario acreditó la disponibilidad de estos recursos dentro del término establecido en el otrosí No. 12, según consta en la comunicación con radicado ANI No. 20214090624742 del 4 de junio de 2021.

Respecto al COVID-19, el Concesionario se adhirió al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 5 de octubre de 2020, sobre el que a la fecha se han establecido los impactos en el plan de obras y se tienen aspectos pendientes por definir, tales como la acreditación de los recursos ociosos dispuestos para la ejecución de las obras y gestiones asociadas, por el Concesionario y sus contratistas.

Posteriormente, también con relación al COVID-19, el Concesionario se adhirió al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 12 de enero de 2021, mediante el cual se reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública.

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

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría del proyecto y de entrevistas realizadas a través de Microsoft Teams, debido a que la actual emergencia sanitaria a causa del COVID-19 impidió la realización de entrevistas presenciales y de recorridos de verificación al proyecto.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función del estado y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento a la ejecución del plan de obras, sobrecostos en materia predial y de los efectos de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5.1 Ejecución física del proyecto

El plan de obras vigente corresponde al acordado a través de la cláusula cuarta del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, que a su vez se modificó con ocasión del *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* el 5 de octubre de 2020. Como se detalla en la sección 5.4.1.1, el plan de obras ajustado luego de que se suscribiera el Acuerdo comentado tuvo la no objeción correspondiente por parte de la Interventoría, según certificó la ANI en la comunicación con radicado ANI No. 20205000118791 del 18 de abril de 2020.

Según lo reportado en la plataforma Aniscopio,⁵ el avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de mayo de 2021, es de 35.86%, superando el avance planeado, de 35.02%. Los porcentajes de avance para cada uno de los tramos del proyecto se presentan enseguida:

Tabla 5. Avance físico del proyecto Ruta del Sol 3.

TRAMO	CORREDOR	HITOS	PLANEADO	EJECUTADO	DIFERENCIA
1	San Roque - La Loma	1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4	27.76%	30.02%	2.26%
2	La Loma – Bosconia	5A, 5B, 6A, 7, 8, 9A, 9B, 9C	75.53%	77.20%	1.67%
3	Bosconia - Inicio Variante Fundación	11, 12A, 12B, 13, 14, 15, 16, 17	0.00%	0.00%	0.00%
4	Variante Fundación - Ye de Ciénaga	18, 19, 20, 21A, 21B, 22A, 22B, 22C, 23A, 23B, 23C	0.00%	0.00%	0.00%
5	Carmen de Bolívar – Plato	49B, 49A, 48, 47, 46B, 46A	16.63%	16.63%	0.00%
6	Plato - El Difícil	45, 44, 43, 42, 41, 40B, 40A, 39B, 39A, 38D, 38C, 38B, 38A	32.76%	34.28%	1.52%

⁵ Enlace Aniscopio: <https://aniscopio.ani.gov.co/>

TRAMO	CORREDOR	HITOS	PLANEADO	EJECUTADO	DIFERENCIA
7	El Difícil – Bosconia	37, 36C, 36B, 36PS, 36A, 35, 34B, 34A	100.00%	100.00%	0.00%
8	Bosconia – Valledupar	25, 26A, 26B, 27A, 27B, 28A, 28B, 29A, 29B, 30A, 30B, 30C, 31A, 31B, 31C, 32, 33	53.91%	56.12%	2.21%
9	Anillo Vial Bosconia	10A, 10B, 10C, 10D	6.69%	0.08%	-6.61%
TOTALES			35.02%	35.86%	0.84%

Fuente: Reporte de avance del proyecto disponible en Aniscopio con corte a 15 de mayo de 2021.

Como se ilustra en la tabla que precede, cada tramo cuenta con hitos, que pueden corresponder a la construcción de vía nueva o de mejoramiento de calzada existente. En la auditoría se evidenció que la Interventoría controla los avances de las metas de asfalto en segunda capa bimestralmente, encontrando que a abril de 2021 se ha certificado que el Concesionario ha avanzado según lo programado, así:

*“De conformidad con la programación aprobada Secuencia 57, la meta en calzada nueva para el mencionado bimestre con corte al último día del mes de abril es de **176,933 km** de asfalto en segunda capa; al 30 de abril de 2021 se han ejecutado **194,260 km** por tanto **cumple** la meta (...)*

*De conformidad con la programación aprobada Secuencia 57, la meta en calzada existente para el mencionado bimestre con corte al último día del mes de abril es de **141,792 km** de asfalto en segunda capa; al 30 de abril de 2021 se han ejecutado **142,781 km** por tanto **cumple** la meta.”⁶*

En la auditoría se evidenciaron los mecanismos de control que se aplican respecto a la verificación de terminación de hitos y de tramos, así mismo se identificó que a mayo de 2021 se contempla un ajuste al plan de obras. Estos aspectos se precisan enseguida.

5.1.1 Verificación de terminación de hitos

La verificación de terminación de hitos se certificó, por ejemplo, con las actas de terminación de los hitos 9C (mejoramiento) y 25 (vía nueva), y la remisión de dichas actas a la fiduciaria del proyecto por parte de la ANI con el propósito de que se hagan los traslados procedentes a los que tiene derecho el Concesionario, según lo definido contractualmente, lo que se puede validar a través del radicado ANI No. 20215000102181 del 12 de abril de 2021. En dichas actas, suscritas por la ANI, la

⁶ Medición indicador metas de asfalto en segunda capa bimestre marzo – abril 2021: Radicado ANI No. 20214090518382 del 11 de mayo de 2021.

Interventoría y el Concesionario se establece el cumplimiento de las condiciones contractuales para el recibo de hitos, indicando las retenciones económicas en caso de que proceda.

Se considera que la gestión comentada es una muestra de la gestión de la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-06: *Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.*

Asimismo, se evidenció que en caso de que un hito no cumpla con las condiciones para su recibo, desde la Interventoría se emiten las alertas correspondientes, incluyendo la solicitud a la Entidad del inicio de periodos de cura, con el ánimo de que el Concesionario lleve a cabo los correctivos del caso y así se entregue a la ciudadanía una infraestructura vial que corresponda a lo establecido en el contrato de concesión No. 007 de 2010.

No obstante, el literal (a) de la sección 8.08⁷ del contrato de concesión No. 007 de 2010, no establece de manera expresa plazos para que la ANI se pronuncie frente solicitudes de la Interventoría de inicio de periodos de cura cuando los hitos entregados por el Concesionario no cumplen con lo establecido contractualmente, o para que al interior de la ANI se inicie el trámite de imposición de multa correspondiente.

La precisión se hace debido a que en la auditoría se evidenciaron hitos cuyo plazo de cura ha finalizado y no se obtuvo evidencia del trámite procedente al interior de la ANI (a pesar de que se adelante la gestión para iniciar dicho trámite) así como hitos cuya verificación ha culminado sin ser recibidos a satisfacción y donde el inicio al plazo de cura procedente se da entre uno y tres meses después de dicha verificación. Estas situaciones se encontraron para los hitos que se listan enseguida:

⁷ "SECCIÓN 8.08. Procedimiento de Verificación.

(a) *Verificación de los Hitos:* Para efectos de la verificación de las Obras de Construcción que deben hacer el Interventor y el INCO, en relación con cada Hito, el Concesionario deberá poner tales Obras de Construcción a disposición del Interventor y del INCO entregando además la Memoria Técnica levantada para dichas obras cuando concluya el Hito. Una vez puestas a disposición del Interventor y del INCO las Obras de Construcción y la Memoria Técnica respectiva, el Interventor y el INCO tendrán un plazo máximo de treinta (30) Días para verificarlo y, de ser el caso para formular las solicitudes de corrección o complementación de las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento si no cumplen con las Especificaciones Técnicas o con cualquier otra estipulación de este Contrato, sus Anexos o Apéndices. Si el Interventor y el INCO encuentran que las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento no cumplen a cabalidad con las Especificaciones Técnicas o con cualquier otra estipulación de este Contrato, sus Anexos o Apéndices, el INCO se lo comunicará al Concesionario con el fin de que éste corrija los incumplimientos dentro del plazo máximo razonable que el INCO señale, plazo que será considerado como el plazo de cura señalado en la Sección 11.02 del presente Contrato y por lo tanto no podrá ser superior al plazo máximo señalado en dicha Sección. Vencido el período de cura sin que el Concesionario culmine la totalidad de las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento a satisfacción del Interventor, se causarán multas al Concesionario tal y como se señala en la Sección 11.01(c) de este Contrato. (...)"

Tabla 6. Hitos no recibidos a satisfacción.

TRAMO	HITO	TIPO	INICIO VERIFICACIÓN	FIN VERIFICACIÓN	INICIO CURA	FIN CURA	TRÁMITE IMPOSICIÓN DE MULTA
1	1B	VN	28/12/2020	28/01/2021	01/03/2021	30/04/2021	No registra
1	2B	VN	04/09/2020	04/10/2020	06/11/2020	05/01/2021	No registra
1	3B	VN	27/01/2021	25/02/2021	27/05/2021	26/07/2021	No ha culminado el periodo de cura
8	30B	VN	21/01/21	19/02/2021	27/05/2021	26/07/2021	No ha culminado el periodo de cura

Fuente: Información recibida mediante correo electrónico del 30 de abril de 2021 y del 4 de junio de 2021 de parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento.

En ese orden de ideas, se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento adelantar oportunamente las acciones que proceden cuando un hito no es recibido totalmente a satisfacción, con el ánimo de que el Concesionario subsane las problemáticas identificadas por la Interventoría y así entregar a la ciudadanía las obras con las especificaciones previstas en el contrato de concesión No. 007 de 2010.

5.1.2 Verificación de terminación de tramos

Con base en el párrafo primero de la cláusula primera del otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 007 de 2010: “(...) Cada uno de los Tramos entrará en operación en la fecha en que se suscriba el acta de terminación del último Hito De cada Tramo, según lo previsto en el Plan de Obras.”

Con base en la Tabla 5, el único tramo finalizado a la fecha es el No. 7 (El Difícil – Bosconia), que según reportó la Interventoría en la sección 3.1.4 de su informe mensual No. 109,⁸ correspondiente a abril de 2021, debió entrar en operación en diciembre de 2020. Durante la auditoría se verificó que este tramo contara con las actas de terminación de hitos de construcción de calzada nueva y de mejoramiento, con lo que se corroboró que efectivamente el tramo se ha ejecutado en un 100%, así:

Tabla 7. Relación actas de verificación de hitos de construcción de vía nueva en el tramo No. 7.

HITO	INICIO	PUESTA EN OPERACIÓN PREVISTA	FECHA DE ACTA DE TERMINACIÓN VERIFICADA EN LA AUDITORÍA
34A	21/02/2014	09/12/2020	18/12/2020
34B	21/02/2014	22/09/2020	07/04/2020

⁸ Radicado ANI No. 20214090538972 del 14 de mayo de 2021.

HITO	INICIO	PUESTA EN OPERACIÓN PREVISTA	FECHA DE ACTA DE TERMINACIÓN VERIFICADA EN LA AUDITORÍA
35	05/11/2013	20/10/2016	20/10/2016
36A	04/08/2014	22/09/2020	21/02/2020
36PS	04/08/2014	09/12/2020	18/12/2020
36B	13/05/2015	09/12/2020	18/12/2020
36C	04/08/2014	22/09/2020	20/03/2020
37	02/12/2013	20/10/2016	20/10/2016

Fuente: Elaboración propia a partir de tabla 3-20 de informe mensual de interventoría No. 109, correspondiente a abril de 2021 y actas de terminación de hitos del tramo 7.

Tabla 8. Relación actas de verificación de hitos de mejoramiento en el tramo No. 7.

HITO	INICIO	PUESTA EN OPERACIÓN PREVISTA	FECHA DE ACTA DE TERMINACIÓN VERIFICADA EN LA AUDITORÍA
34A	17/03/2015	09/12/2020	18/12/2020
34B	17/08/2012	22/09/2020	07/04/2020
35*	17/08/2012	22/11/2014	24/12/2014
36A	16/05/2016	22/09/2020	20/03/2020
36B	19/08/2015	09/12/2020	18/12/2020
36C	18/05/2016	22/09/2020	02/04/2020
37	18/03/2013	30/09/2016	12/07/2017

*Cuenta con acta de aclaración del 09 de julio de 2015.

Fuente: Elaboración propia a partir de tabla 3-28 de informe mensual de interventoría No. 109, correspondiente a abril de 2021 y actas de terminación de hitos del tramo 7.

Lo anterior demuestra que el tramo No. 7 cuenta con sus actas de terminación de hitos correspondientes.

5.1.3 Ajuste al plan de obras

Durante la auditoría se evidenció que desde octubre de 2020 el Concesionario ha solicitado a la ANI un ajuste al plan de obras, proponiendo la suscripción de un otrosí al respecto.⁹ Según el Concesionario este ajuste procede con ocasión de:

- La paralización de actividades constructivas debido a situaciones de carácter social en los hitos 3B, 4, 5A y 5B (Tramos 1 y 2: San Roque - La Loma – Bosconia).
- Hallazgos arqueológicos.
- Definición de temas prediales.
- La construcción de las variantes Cuatro Vientos, El Copey, Loma del Bálsamo, La Gran Vía, Julio Zawady y La Isabel debido a que su ejecución depende de un proceso licitatorio a realizar y cuyos valores deben ser reconocidos por la ANI de acuerdo con un laudo arbitral del 8 de mayo de 2020 que definió una controversia relacionada con las variantes de población del proyecto.¹⁰

Sin embargo, a juicio de la Interventoría, “(...) es necesario que aporte la **justificación detallada, soportada contractual y técnica de los desplazamientos en tiempo** para cada uno de los Hitos y/o actividades que se propongan modificar y en particular lo relacionado con la modificación de las fechas de Entrada en Operación de cada uno de los Hitos y Tramos del proyecto RDS3.”¹¹ A mayo de 2021 no se cuenta con un consenso al respecto y el plan de obras que rige es el resumido en la Tabla 5.

Por otro lado, en la auditoría se evidenció que el Concesionario ha venido solicitando a la ANI el reconocimiento de diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad. Durante la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto¹² remitió un balance de diecinueve solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad en trámite.

⁹ Ver radicado ANI No. 20214090220572 del 26 de febrero de 2021.

¹⁰ En la auditoría se evidenció que el 13 de octubre de 2020 se suscribió entre la ANI y el Concesionario el “Acta de Cumplimiento y Ejecución de Laudo Arbitral. Tribunal Arbitral Nacional rad. 5206. Yuma Concesionaria S.A. Vs Agencia Nacional de Infraestructura”. Asimismo, se evidenció que los honorarios y gastos de dicho tribunal se pagaron en junio de 2020 con recursos de la Subcuenta de Soporte Contractual, según instrucciones dadas por la ANI a la fiduciaria Bancolombia a través de la comunicación con radicado ANI No. 20205000166321 del 12 de junio de 2020.

¹¹ Ver radicado ANI No. 20214090308452 del 18 de marzo de 2021.

¹² Información recibida mediante correo electrónico del 20 de mayo de 2021.

Varias de estas solicitudes están relacionadas con las temáticas que, a juicio del Concesionario, dan lugar a que se modifique el plan de obras. Se presenta una muestra con tres ejemplos de solicitudes relacionadas con problemáticas sociales, hallazgos arqueológicos y la definición de temas prediales:

Tabla 9. Ejemplos de solicitudes de EER asociados temas que han dado lugar a contemplar una modificación del plan de obras.

TEMA	SOLICITUD CONCESIONARIO	TEMA	PRONUNCIAMIENTO INTERVENTORÍA	PRONUNCIAMIENTO INTEGRAL DE LA ANI
Social	Rad ANI No. 20204091057762 del 23-10-2020 ¹³	Paralización de actividades constructivas en los hitos 4 y 5A debido a problemáticas sociales.	Negativo por medio de radicado ANI No. 20204091234632 del 07-12-2020	Pendiente
Arqueológico	Rad ANI No. 20204090987242 del 07-10-2020 ¹⁴	Hallazgo arqueológico hito 30C del tramo 8 – Área se servicio de Valencia (18,000 m ²)	Negativo por medio de radicado ANI No. 20204091250052 del 11-12-2020	Pendiente
Predial	Rad ANI No. 20214090250122 del 05-03-2021	Afectación en las labores de gestión predial por circunstancias fuera del control del Concesionario	Negativo por medio de radicado ANI No. 20214090554142 del 19-05-2021	Pendiente

Fuente: Elaboración propia a partir de información recibida mediante correo electrónico del 20 de mayo de 2021.

Lo anterior demuestra que la ANI aún no cuenta con una posición frente a los eventos que a juicio del Concesionario darían lugar a la modificación del plan de obras. Respecto a los plazos para que la ANI se pronuncie, se evidenció que el contrato de concesión No. 007 de 2010, específicamente en su sección 19.02, no los establece. A pesar de ello, se considera que es indispensable que se emitan respuestas de manera oportuna al Concesionario ya que esto puede repercutir en los resultados esperados con el proyecto.

Se debe tener en cuenta que hace parte de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto *“De acuerdo con su competencia, tramitar y dar respuesta completa, correcta y oportuna a los requerimientos, peticiones o solicitudes que sean radicadas en la Agencia en relación con el proyecto, solicitando la información o complementos necesarios por parte de la Interventoría del contrato de concesión, cuando a ello haya lugar”*, según lo establecido en el inciso (i) de la sección

¹³ Radicados ANI de comunicaciones relacionadas: 20204090891842 del 16 de septiembre de 2020, 20204091057742 del 23 de octubre de 2020, 20204091093512 del 3 de noviembre de 2020 y 20204091098812 del 4 de noviembre de 2020.

¹⁴ Se evidenció que la situación se alertó desde agosto de 2020, según consta en la comunicación con radicado ANI No. 20205000368191 del 30 de noviembre de 2020, mediante la que la ANI solicitó concepto a la Interventoría de procedencia de reconocimiento de EER.

2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Por otro lado, se debe tener en cuenta que en 2021 se ha identificado que la atención de peticiones a destiempo puede dar lugar a la posibilidad de pérdida reputacional de la Entidad, según la matriz de riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a mayo de 2021.¹⁵

5.1.4 Conclusiones sobre el estado de la ejecución física del proyecto

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El plan de obras que rige para el proyecto Ruta del Sol 3 es el acordado a través del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, ajustado con ocasión del *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 5 de octubre de 2020, cuya programación y ejecución ha sido verificada por la Interventoría y por la Entidad.
2. Según lo reportado en la plataforma Aniscopio, el avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de mayo de 2021, es de 35.86%, superando el avance planeado, de 35.02%. Con base en el seguimiento y control de la Interventoría, a mayo de 2021 no se generan alertas respecto al cumplimiento de metas de asfalto en segunda capa.
3. En la auditoría se evidenciaron los mecanismos de control que se aplican respecto a la verificación de terminación de hitos y de tramos, los que demuestra gestión de la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-06: *Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.*
4. En la auditoría se evidenciaron:
 - Hitos cuyo plazo de cura ha finalizado y no se obtuvo evidencia del trámite procedente al interior de la ANI.
 - Hitos cuya verificación ha culminado sin ser recibidos a satisfacción y donde el inicio al plazo de cura procedente se da entre uno y tres meses después de dicha verificación.

Lo que da lugar a que se formule una recomendación de oportunidad en las acciones que proceden cuando un hito no es recibido a satisfacción, con el ánimo de que el Concesionario

¹⁵ Mapa de riesgos publicado el 19 de abril de 2021, Disponible para consulta y descarga en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>

subsane las problemáticas identificadas por la Interventoría y así se entregue a la ciudadanía las obras con las especificaciones previstas en el contrato de concesión No. 007 de 2010.

- Se evidenció que el Concesionario ha solicitado a la Entidad el reconocimiento de diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad debido a situaciones, que, a su juicio, dan lugar a que se modifique el plan de obras vigente. A pesar de que a mayo de 2021 se cuente con la posición de la Interventoría al respecto, se tiene pendiente el pronunciamiento de la ANI. En ese sentido, se considera que es indispensable que la Entidad emita sus respuestas a este tipo de solicitudes de manera oportuna ya que no hacerlo puede, entre otras consecuencias, repercutir en los resultados esperados con el proyecto e incrementar la probabilidad de pérdida reputacional.

5.2 Necesidades económicas (sobrecostos prediales)

Se evidenció que en 2017 se materializó el riesgo de sobrecostos en materia predial a cargo de la ANI; razón por la cual, y conforme a lo establecido en la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, a partir de junio de 2017 la adquisición predial se ha financiado con recursos disponibles en el Fondo de Contingencias del proyecto Ruta del Sol 3.

Con base en el informe mensual de Interventoría No. 109, correspondiente a abril de 2021, se han utilizado \$33.696.489.861 provenientes del Fondo de Contingencias del proyecto Ruta del Sol 3,¹⁶ para cubrir necesidades relacionadas con pagos de adquisición predial. Se evidenció que estos pagos se llevan a cabo acorde al procedimiento establecido por la ANI para tal fin (SEPG-P-008: Pago por fondo de contingencias contractuales de Entidades Estatales), pues en la auditoría se obtuvieron evidencias de soportes de diferentes actividades que acreditan su cumplimiento. Por ejemplo, en la auditoría se evidenció:

- Concepto favorable de parte del GIT Predial y del GIT de Asesoría Jurídico Predial emitido a la Vicepresidencia Ejecutiva con relación a los recursos a ser reconocidos por concepto de adquisición predial en la contingencia No. 20, última reconocida a la fecha, (radicado ANI No. 20206040114183 del 16 de septiembre de 2020).
- Resolución mediante la que la Vicepresidencia Ejecutiva aprueba el traslado de los recursos asociados a dicha contingencia (Resolución No. 20205000014615 del 14 de octubre de 2020), previo visto bueno del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Ruta del Sol 3.

Se considera que la aplicación del procedimiento comentado demuestra la gestión que se adelanta desde la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-06: *Posibilidad de pérdida reputacional por*

¹⁶ Sección 3.7.15.1: Adquisición de predios, informe mensual de Interventoría No. 109 – Período del 1 al 30 de abril de 2021: Radicado ANI No. 20214090538972 del 14 de mayo de 2021.

hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.

Sin embargo, con base en lo evidenciado respecto al trámite para aprobar la contingencia No. 20, surge la necesidad de optimizar los tiempos que estos trámites demandan, pues la ANI cuenta con un plazo de treinta días para trasladar los recursos contados a partir del momento en el que el Concesionario presenta la cuenta de cobro, de lo contrario se pueden causar intereses remuneratorios a favor del Concesionario, esto con base en el literal (b) de la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, citado enseguida:

“(...) el INCO deberá rembolsar al Concesionario los valores adicionales al veinte por ciento (20%) que es a cargo del Concesionario, con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias dentro de los treinta (30) Días siguientes a la presentación de la cuenta de cobro respectiva. Durante este término no se causarán intereses remuneratorios a favor del Concesionario. De presentarse incumplimiento en los plazos de pago se causarán intereses de mora de acuerdo con lo estipulado en la Sección 19.01.”

La necesidad de optimizar estos tiempos surge debido a que en este trámite se superaron los treinta días indicados en la cláusula contractual citada ya que:



- El Concesionario presentó a la ANI la cuenta de cobro asociada a la contingencia No. 20 el 11 de septiembre de 2020 a través del radicado ANI No. 20204090870002.
- La Resolución mediante la que se aprobaron los traslados desde el Fondo de Contingencias se emitió hasta el 14 de octubre de 2020.
- La solicitud del traslado de recursos a Fiduprevisora se dio hasta el 16 de noviembre de 2020 a través de radicado ANI No. 20205000349701.
- Fiduprevisora certificó el traslado de recursos hasta el 13 de enero de 2021.¹⁷

En esta oportunidad se evidenció que por medio del radicado ANI No. 20214090518522 del 11 de mayo de 2021 el Concesionario desistió de solicitar los intereses remuneratorios a su favor; sin embargo, es indispensable que al interior de la Entidad se implementen las medidas preventivas y correctivas necesarias para evitar eventuales sobrecostos para la ANI debido a este tipo de situaciones.

En cuanto a la disponibilidad de recursos en el Fondo de Contingencias para continuar atendiendo obligaciones de adquisición predial, con corte a febrero de 2021 Fiduprevisora reportó a la ANI un saldo disponible de aproximadamente \$37.000.000¹⁸; no obstante, se evidenció que se ha estimado que la ANI requiere más de \$100.000 millones para culminar la adquisición predial del proyecto. La

¹⁷ Reporte de comprobante de operación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁸ Certificado disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

ausencia de recursos en el Fondo de Contingencias puede llegar a generar sobrecostos para la Entidad, debido al reconocimiento de intereses al Concesionario, conforme a lo indicado en el literal (c) de la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, citada enseguida:

“(c) Si los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias para efectuar el pago previsto en el literal (b) anterior fueren insuficientes, el INCO suscribirá dentro de los treinta (30) Días siguientes a la presentación de la cuenta de cobro a que se refiere el literal (b) anterior, un acta en que la que consten las sumas pendientes de pago, las cuales deberán ser pagadas por el INCO, antes del vencimiento de los dieciocho (18) meses contados a partir de la suscripción del acta correspondiente. Durante este término se causarán intereses equivalentes a la tasa del DTF + 5% (el spread se sumará a la DTF expresada en trimestre anticipado y este valor se reexpresará en efectivo anual) sobre el monto adeudado, sin que en ningún caso los intereses remuneratorios puedan exceder la tasa moratoria máxima permitida por la Ley Aplicable. Vencido este plazo sin que el INCO haya hecho los traslados a la Cuenta Aportes Concesionario, se causarán intereses moratorios, de conformidad con lo previsto en la Cláusula 19.01 de este Contrato.”

Con el propósito de que el Fondo de Contingencias cuente con los recursos necesarios para atender las obligaciones de la ANI en materia predial, se evidenció que, luego de que se reactivara el proyecto con la suscripción del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, se ha venido adelantando la gestión correspondiente para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público apruebe aportes adicionales al Fondo de Contingencias, lo que se puede corroborar, por ejemplo, con los memorandos ANI No. 20206020087433 del 14 de julio de 2020, No. 20206020121813 del 2 de octubre de 2020 y No. 20215000048303 del 15 de marzo de 2021.

Es imprescindible que la Entidad cuente con recursos suficientes en el Fondo de Contingencias, pues, como se indicó, se ha estimado que la ANI requiere cerca de \$100.000 millones adicionales para culminar la adquisición predial del proyecto. Se considera que no contar con estos recursos a tiempo puede, además generar sobrecostos para la Entidad, impedir que el proyecto continúe con la ejecución esperada.

En este punto se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto es: “Agenciar la obtención de información y realizar su respectiva revisión dentro del alcance de cada gerencia para la gestión ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, de las necesidades de recursos para el proyecto cuando se requiera”, según el literal (g) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual.

5.2.1 Conclusiones sobre necesidades económicas en materia predial

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. En 2017 se materializó el riesgo de sobrecostos en materia predial a cargo de la ANI; razón por la cual, y conforme a lo establecido en la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, a partir de junio de 2017 la adquisición predial se ha financiado con recursos disponibles en el Fondo de Contingencias del proyecto Ruta del Sol 3, habiéndose reconocido por la Entidad \$33.696.489.861.

2. Los pagos provenientes del Fondo de Contingencias y asociados a adquisición predial se fundamentan en el procedimiento establecido por la ANI para tal fin (SEPG-P-008: Pago por fondo de contingencias contractuales de Entidades Estatales).
3. Se evidenció la necesidad de optimizar los tiempos para el traslado al Concesionario de recursos para atender necesidades prediales que provienen del Fondo de Contingencias ya que superar los tiempos contractuales para llevar a cabo este tipo de operaciones puede dar lugar a que se causen intereses remuneratorios a favor del Concesionario, es decir sobrecostos para la Entidad.
4. Se alerta insuficiencia de recursos para que la ANI continúe financiando la adquisición predial del proyecto, pues se ha estimado que se necesitan más \$100,000 millones y en el Fondo de Contingencias, a febrero de 2021, se cuenta únicamente con \$37.000.000. No contar con estos recursos a tiempo puede, además de generar sobrecostos para la Entidad, impedir que el proyecto continúe con la ejecución esperada.

5.3 Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron debido a la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19

La presente sección se desarrolla en el marco del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

Se realiza la verificación de lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 20201000004985 del 13 de abril de 2020, 20201010006185 del 31 de mayo de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020, 20206030000234 del 29 de mayo de 2020 y 20203040000264 del 23 de junio de 2020, pues en estos documentos se establecieron medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19.

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

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

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

actividad que garantice la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad.” (Subrayado fuera de texto)

Al respecto se evidenció que en 2020 la Interventoría revisó y conceptuó sobre los protocolos propuestos por el Concesionario, lo que se puede corroborar, por ejemplo, con las comunicaciones con radicado ANI No. 20204090308472 del 30 de marzo de 2020, 20204090345092 del 15 de abril de 2020 y 20204090353732 del 17 de abril de 2020. Asimismo, se evidenció que la Interventoría hace seguimiento a la implementación de este protocolo.¹⁹

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

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 20201000004985 *“Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública”*. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser conceptuado por las interventorías.

En la auditoría se evidenció que mediante comunicación con radicado ANI No. 20205000118791 del 18 de abril de 2020 la Entidad puso en conocimiento del Concesionario que, mediante radicado ANI No. 20204090353732 del 17 de abril de 2020, la Interventoría emitió no objeción al Plan de Reactivación de obras en el corredor concesionario.

Según la consideración No. 31 del otrosí No. 11 y del otrosí No. 12 al contrato de concesión No. 007 de 2010 *“(…) el **CONCESIONARIO** reactivó las intervenciones en el corredor Nacional concesionado el 20 de abril de 2020, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución 2020000004985 emitida por la ANI y conforme al Plan de Reactivación de Obras presentado respecto de las intervenciones que se ejecutarán durante la vigencia de la medida de aislamiento, según lo antes señalado.”*

Finalmente, mediante Resolución No. 20201010006185 del 31 de mayo de 2020 se derogaron las Resoluciones 471 del 22 de marzo de 2020 y 20201000004985 del 13 de abril de 2020,²⁰ citadas líneas arriba.

5.3.3 Reportes derivados de lo dispuesto en circulares de la ANI

En primer lugar, a través de la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020 la ANI impartió lineamientos adicionales para evitar el contagio y propagación del COVID-19, dentro de los cuales se

¹⁹ Se evidenció por ejemplo en la sección 3.3 (Gestión seguridad industrial y salud ocupacional - SISO) del informe de Interventoría correspondiente a febrero de 2021. Radicado ANI No. 20214090291822 del 15 de marzo de 2021.

²⁰ La ANI dio a conocer lineamientos e instrucciones para el cumplimiento de las medidas establecidas mediante Resolución No. 20201010006185 del 31 de mayo de 2020 a través de la Circular No. 20203040000264 del 23 de junio de 2020.

solicitó a todos los concesionarios e interventorías *“Entregar un informe diario a la Agencia Nacional de Infraestructura sobre la implementación de las medidas, divulgación de la información y reporte de situaciones relevantes.”* En la auditoría, se evidenciaron ejemplos de informes diarios del Concesionario elaborados en abril de 2021 y ejemplos de informes diarios de mayo y junio de 2020 que demuestran medidas de la Interventoría para evitar el contagio del virus.²¹

Asimismo, a través de esta Circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”* Se evidenció que en la página web y redes sociales del Concesionaria se publica información orientada a evitar la propagación del virus.²² Con relación a la gestión de la Interventoría, se evidenció que internamente se envían correos electrónicos sobre medidas preventivas para evitar el contagio.²³

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció *“(…) medidas de bioseguridad aplicables en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”*. A través de esta Circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y seguimiento a dichas medidas, para lo cual debían remitir a la Entidad un informe semanal de seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19). En la auditoría la Interventoría del proyecto compartió ejemplos de formatos diligenciados para el periodo comprendido entre el 25 de abril de 2020 y el 28 de mayo de 2020.²³

Finalmente, a través de la Circular No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020 la ANI informó que:

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

El Módulo “Reportar Covid-19” se encuentra disponible a partir del 26 de mayo de 2020, en el sistema de información de Aniscopio que reposa en la página principal de la Agencia Nacional de

²¹ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

²² La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <http://yuma.com.co/>

²³ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Infraestructura, para el uso de las Interventorías de los proyectos de infraestructura de todos los modos de transporte (...)"

En la auditoría, se evidenció disponibilidad de información actualizada en Aniscopio para el proyecto Ruta del Sol 3, en lo que concierne a situaciones relacionadas con el COVID-19.

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El Concesionario ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las actividades de construcción, operación y mantenimiento en el proyecto Ruta del Sol 3, cuya aplicación ha sido verificada por la Interventoría Consorcio El Sol.
2. Se evidenció que el Concesionario reactivó las actividades de construcción en el proyecto Ruta del Sol 3, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución 202000004985 emitida por la ANI y conforme a un plan de reactivación de obras que en su momento tuvo la no objeción por parte de la Interventoría Consorcio El Sol.
3. Se evidenció que el Concesionario y que la Interventoría han cumplido con la emisión de los reportes requeridos en el marco de la emergencia sanitaria y que publican y socializan información orientada a evitar la propagación del coronavirus, dando cumplimiento a lo establecido en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020.
4. Se evidenció que el módulo de Aniscopio "Reportar Covid-19" cuenta con información actualizada asociada al proyecto Ruta del Sol 3, dando cumplimiento a lo establecido en la Circular No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020.

5.4 Verificación del cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia

La presente sección se desarrolla en el marco del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia generada por el COVID-19.

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

Se evidenció que el 20 de octubre de 2020 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de ciertas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos

de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.

Enseguida se comenta el cumplimiento de lo establecido en dicho Acuerdo que ha demandado una gestión de parte del Concesionario y de parte de la ANI.

5.4.1.1 Desplazamiento en el cronograma para el cumplimiento de las obligaciones afectadas sustancialmente

En el segundo punto del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 se estableció que “(...) *la afectación sustancial generada por el COVID-19, reconocido como Evento Eximente de Responsabilidad, se generó frente a las obligaciones taxativamente relacionadas a continuación:*

1. *Plan de obras.*
2. *Gestiones ambientales.*
3. *Traslado de redes.*
4. *Gestiones prediales.*
5. *Gestiones sociales.*
6. *Giros de Equity.*
7. *Fondeo de Subcuentas.*
8. *Cumplimiento de los indicadores de operación y mantenimiento.”*

Por su parte, en el tercer punto del Acuerdo se estableció que “(...) *el plazo de cumplimiento de cada una de las obligaciones referidas en el numeral anterior se desplazará por un término de noventa y ocho (98) Días Calendario.*”, desplazamiento que tiene dos componentes, según el párrafo primero del tercer punto del acuerdo, así:

“(..) (i) Período Especial, entendido como el plazo en el que no fue posible cumplir con la obligación a cargo de los Concesionarios y que, conforme a los acuerdos, recoge las afectaciones a los rendimientos actuales y futuros derivados directamente de los hechos y actos jurídicos acaecidos y conocidos al 30 de junio de 2020, el cual se extiende por sesenta y ocho (68) Días Calendario comprendidos entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, ambas fechas inclusive; y (ii) Período de Reinicio de Actividades, entendido como el plazo máximo de treinta (30) días que el contrato establece para la reanudación de las obligaciones, que, en consecuencia, se extiende hasta el 30 de junio de 2020.”

En la auditoría se evidenció que, de las obligaciones listadas, algunas actividades enmarcadas dentro del plan de obras tuvieron el desplazamiento de 98 días calendario pactado en el Acuerdo, lo que fue verificado por la Interventoría, según consta en la comunicación con radicado ANI No. 20204091291732 del 21 de diciembre de 2020.

El seguimiento al plan de obras ajustado se verificó, entre otros soportes, a través de los informes mensuales de febrero, marzo y abril de 2021 de Interventoría²⁴.

5.4.1.2 Costos ociosos

En el cuarto punto del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 se estableció que *“La ANI reconocerá y pagará a los Concesionarios los costos ociosos, entendidos como los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos) del Concesionario, los cuales podrán ser acreditados directamente o a través de sus contratistas que ejecuten actividades directamente relacionadas con el Contrato de Concesión, que se hubieren causado entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, ambas fechas inclusive, como consecuencia de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional con el fin de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.”*

En la auditoría se evidenció que desde octubre de 2020 el Concesionario ha aportado a la Interventoría y a la ANI la valoración de los costos ociosos generados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, solicitando una suma de aproximadamente \$31.000 millones.²⁵ La Interventoría ha analizado las solicitudes del Concesionario emitiendo los conceptos correspondientes.²⁶

Respecto a la gestión de la ANI, se evidenció que ha coordinado la emisión de pronunciamientos de parte de la Interventoría, así como de la atención de las observaciones procedentes por parte del Concesionario.²⁷

Con el propósito de finiquitar el proceso de reconocimiento de los costos ociosos correspondientes al periodo del 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, en abril de 2021 la ANI informó al Concesionario que *“(…) consultó a la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI), Centro Consultivo del Gobierno Nacional, sobre cuál sería la metodología más recomendable para el cálculo de los costos ociosos originados por la pandemia generada como consecuencia del Covid-19, a reconocer por parte de la ANI.”*²⁸ A mayo de 2021 no se cuenta con pronunciamiento de la SCI; por lo tanto, no se ha acordado el procedimiento y el valor a reconocer como costos ociosos.

²⁴ Radicados ANI No. 20214090291822 del 15 de marzo de 2021, 20214090424212 del 19 de abril de 2021 y 20214090538972 del 14 de mayo de 2021.

²⁵ Ver radicados ANI No. 20204090972332 del 2 de octubre de 2020, 20204091223722 del 3 de diciembre de 2020, 20214090258282 del 8 de marzo de 2021, 20214090263092 del 9 de marzo de 2021 y 20214090341552 del 26 de marzo de 2021.

²⁶ Se puede corroborar, por ejemplo, con los oficios ANI No. 20204091028562 del 16 de octubre de 2020 y 20214090194342 del 19 de febrero de 2021.

²⁷ Se evidencia, por ejemplo, con el radicado ANI No.: 20215000052161 del 24 de febrero de 2021.

²⁸ Ver radicado ANI No. 20215000125511 del 28 de abril de 2021.

Finalmente se evidenció que el Concesionario también ha solicitado el reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad que involucrarían el reconocimiento de costos ociosos derivados de la pandemia a causa del COVID-19 y ocasionados por fuera del periodo del 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, solicitudes que han sido analizadas por parte de la Interventoría, quien ha concluido que estas solicitudes son improcedentes, como se puede evidenciar en los oficios con radicado ANI No. 20214090228562 del 1 de marzo de 2021, 20214090426882 del 19 de abril de 2021 y 20214090427662, también del 19 de abril de 2021.

Se evidenció que el área técnica del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto comparte la posición de la Interventoría, según consta en los radicados ANI No. 20215000047333 del 11 de marzo de 2021 y 20215000065273 del 23 de abril de 2021; sin embargo, a la fecha la Entidad no ha respondido las solicitudes del Concesionario.²⁹

Un análisis respecto al trámite que se debe surtir respecto a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19 se expone enseguida.

5.4.1.3 Nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad por COVID-19

En el quinto punto del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 se especificaron los hechos que pueden dar lugar a la declaratoria de nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) con ocasión de la pandemia del COVID-19, estableciendo un procedimiento especial para su trámite, que incluye plazos para que las interventorías y la ANI hagan su análisis y emitan sus pronunciamientos frente a las solicitudes de EER por parte de los concesionarios.

A pesar de los plazos definidos en el Acuerdo para el trámite de nuevos EER relacionados con el COVID-19, en dicho documento también se estableció que: *“En caso de que la decisión no se tome en el término de veintiún (21) días hábiles contados desde el día siguiente a la Notificación, las obligaciones a cargo de la Parte afectada no serán exigibles hasta tanto no se adopte la respectiva decisión, sin que ello implique el reconocimiento de un silencio administrativo positivo. En este sentido, la ANI conserva en todo momento la competencia de pronunciarse de fondo sobre la solicitud”*

En la etapa de planeación de la auditoría se requirió al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto un balance de las solicitudes de reconocimiento de EER a causa de la emergencia sanitaria y pronunciamientos de la ANI sobre el particular, luego de que se suscribiera el acuerdo entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero del 5 de octubre de 2020. En respuesta a este se requerimiento, el 30 de abril de 2020 se recibió el siguiente balance:

²⁹ Ver radicados ANI No. 20215000049583 del 17 de marzo de 2021 y 20215000065263 del 23 de abril de 2021.

Tabla 10. Solicitudes EER asociados al COVID-19

EER	SOLICITUD CONCESIONARIO	TEMA	PRONUNCIAMIENTO INTERVENTORÍA	PRONUNCIAMIENTO INTEGRAL DE LA ANI
1	Rad ANI No. 20204091113342 del 06-11-2020 ³⁰	Disminución de las actividades constructivas ejercida por (2) cuadrillas de topografía afectadas por Covid-19 a partir del 28-10-2020	Negativo por medio de radicado ANI No. 20204091293592 del 22-12-2020	Pendiente.
2	Rad ANI No. 20204091149732 del 17-11-2020	Expedición de la Resolución No. 98514 del 14-10-2020 mediante la cual se suspenden términos y la prestación presencial del servicio público registral en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Valledupar – Cesar.	Negativo por medio de radicado ANI No. 20204091217382 del 02-12-2020	Pendiente.
3	Rad ANI No. 20204091171202 del 20-11-2020	Decisión del Consejo Superior de la Judicatura de suspensión los términos de procesos judiciales activos dentro del periodo del 16-03-2020 al 30-06-2020, lo que ha dificultado el impulso de 70 procesos de expropiación.	Negativo por medio de radicado ANI No. 20214090152052 del 11-02-2021	Pendiente.
4	Rad ANI No. 20214090027322 del 12-01-2021	Circular CSJMAC20-89 del 9-10-2020 expedida por la Seccional Magdalena del Consejo Superior de Judicatura, mediante la cual se exhortó a los Juzgados de la correspondiente jurisdicción no adelantar ninguna diligencia de entrega de inmuebles.	Negativo por medio de radicado ANI No. 20214090152282 del 11-02-2021	Pendiente.
5	Rad ANI No. 20214090036262 del 14-01-2021 ³¹	Disminución de actividades constructivas en varios frentes de obra debido a incremento de casos positivos para Covid-19 y aislamientos preventivos obligatorios en enero de 2021.	Negativo por medio de radicado ANI No. 20214090134062 del 08-02-2021	Pendiente.
6	Rad ANI No. 2021-409-036833-2 del 6-04-2021 ³²	Medidas que han adoptado los entes territoriales para frenar la disminución de nuevos contagios por COVID-19	Negativo por medio del radicado ANI No. 20214090493962 del 05-05-2021	Pendiente.

Fuente: Elaboración propia a partir de información remitida por el Equipo de Coordinación y Seguimiento mediante correo electrónico del 30-04-2021.

En términos generales, el balance presentado demuestra que las solicitudes del Concesionario para el reconocimiento de EER por situaciones derivadas de la emergencia sanitaria no han logrado ser tramitadas dentro de los plazos previstos en el Acuerdo, dado que después de 21 días hábiles al recibo de las solicitudes la ANI no ha emitido un pronunciamiento sobre su aceptación o rechazo.

A pesar de que en el Acuerdo se haya establecido que la ANI no pierda su facultad de pronunciamiento frente a este tipo de solicitudes y de que el contrato de concesión no defina un

³⁰ Alcances hechos a través de los radicados ANI No. 20204091151792 del 17 de noviembre de 2020, 20204091214302 y 20204091215162 del 02 de diciembre de 2020.

³¹ Alcance hecho por medio de oficio con radicado ANI No. 20214090058542 del 20 de enero de 2021.

³² Alcances hechos a través de los radicados ANI No. 20214090398492 y 20214090398792 del 13 de abril de y 20214090441452 del 22 de abril de 2021.

plazo máximo para que la Entidad las resuelva, es indispensable que se emitan respuestas de manera oportuna al Concesionario, más aun teniendo en cuenta que hace parte de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto *“De acuerdo con su competencia, tramitar y dar respuesta completa, correcta y oportuna a los requerimientos, peticiones o solicitudes que sean radicadas en la Agencia en relación con el proyecto, solicitando la información o complementos necesarios por parte de la Interventoría del contrato de concesión, cuando a ello haya lugar”*, según lo establecido en el inciso (i) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Por otro lado, se debe tener en cuenta que en 2021 se ha identificado que la atención de peticiones a destiempo puede dar lugar a la posibilidad de pérdida reputacional de la Entidad, según la matriz de riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a mayo de 2021.³³

5.4.2 Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero suscrito en enero de 2021

Se evidenció que el 28 de enero de 2021 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020,³⁴ al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública, como lo es Ruta del Sol 3.

Con la suscripción de este Acuerdo la ANI asumió la responsabilidad de llevar a cabo compensaciones por menor recaudo respecto al tráfico que transitó por las estaciones de peaje sin ser objeto de cobro entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020 y respecto al tráfico que habría transitado por los proyectos si no se hubiesen implementado medidas de Aislamiento Preventivo Obligatorio, entre marzo y agosto de 2020.

Enseguida se comenta el cumplimiento de lo establecido en dicho Acuerdo que ha demandado gestión en el proyecto Ruta del Sol 3.

5.4.2.1 Compensación frente a las afectaciones por menor ingreso de los concesionarios de iniciativa pública

El cálculo de estas compensaciones se estableció en el segundo punto del Acuerdo de la siguiente manera:

³³ Mapa de riesgos publicado el 19 de abril de 2021, Disponible para consulta y descarga en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>

³⁴ En virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020.

“SEGUNDO. COMPENSACIONES FRENTE A LAS AFECTACIONES POR MENOR INGRESO DE LOS CONCESIONARIOS DE INICIATIVA PÚBLICA. Para compensar la afectación en los ingresos de los **CONCESIONARIOS** de Iniciativa Pública, la ANI acepta efectuar los siguientes reconocimientos a su favor:

a) Como consecuencia de la exención generada por el Gobierno nacional en virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020, la ANI acepta reconocer el cien por ciento (100%) del valor del recaudo asociado al tráfico que transitó realmente por cada estación de peaje que no fue objeto de cobro, sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios, sin perjuicio de la aplicación de la fórmula del DR8 y de la causación de los intereses derivados del no pago del DR8 en la fecha prevista, con cargo a los siguientes mecanismos de compensación:

(i) Recursos disponibles, superavitarios, excedentarios y/o remanentes de los patrimonios autónomos de cada Contrato de Concesión de los que legal y contractualmente la ANI pueda disponer, los cuales deberán ser revisados por lo menos una vez al año para esta finalidad. Una vez pagados, estos recursos serán considerados como parte del VPIP.

(ii) En caso de insuficiencia de las fuentes anteriores para atender la afectación bajo el presente literal (a), tal afectación será compensada con los recursos correspondientes a este riesgo disponibles en el Fondo de Contingencias para cada contrato de concesión, sin que se afecte la cobertura de otros riesgos.

(iii) En caso de insuficiencia de las fuentes anteriores para atender la afectación bajo el presente literal (a), tal afectación será compensada de acuerdo con lo dispuesto en la Parte General, numeral 3.4, Obtención del VPIP, literal b), según el cual si al vencimiento del año ocho (8) contado desde la Fecha de Inicio, el valor del VPIPm es inferior al VPIP8, la ANI pagará al Concesionario la diferencia (DR8) – ponderada por el Índice de Cumplimiento promedio observado hasta dicho año (8)- conforme a las reglas allí contempladas o el primer VPIPn o DRn, que para el efecto aplique en cada proyecto.

b) Como consecuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno nacional y las autoridades del orden territorial referidas al aislamiento preventivo obligatorio desde el 25 de marzo y hasta el 31 de agosto de 2020, la ANI acepta reconocer el cien por ciento (100%) del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores de los Proyectos si no se hubieran adoptado tales medidas, sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios pero sin perjuicio de la aplicación de la fórmula del DR8 y de la causación de los intereses derivados del no pago del DR8 en la fecha prevista, descontando el efecto del tráfico que transitó realmente por cada estación de peaje pero que no fue objeto de cobro cuyo reconocimiento se adelantará bajo las reglas del literal (a) inmediatamente anterior.

La compensación de la afectación contemplada en el presente Literal (b), se realizará hasta el noventa por ciento (90%) del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores de los Proyectos si no se hubieran adoptado tales medidas, con los recursos disponibles, superavitarios, excedentarios y/o remanentes de los patrimonios autónomos de cada Contrato de Concesión de los que legal y contractualmente la ANI pueda disponer, los cuales deberán ser revisados entre las PARTES por lo menos una vez al año para esta finalidad, a efectos de verificar su disponibilidad, sin que en ningún caso se afecte la cobertura de otros usos de acuerdo a la destinación de cada subcuenta. Una vez pagados, estos recursos serán considerados como parte del VPIP.

Para estos efectos, las Partes acuerdan tener como base de cálculo del tráfico objeto de compensación, la diferencia entre (i) el tráfico real presentado por peaje y categoría en los meses de marzo a agosto de 2019 con una tasa de crecimiento equivalente a la tasa promedio de crecimiento del tráfico de enero y febrero de 2020 comparado con el año 2019 y (ii) el tráfico real por peaje y categoría presentado en los meses de marzo a agosto de 2020.

En caso de insuficiencia de las fuentes anteriores para atender la afectación bajo el presente literal (b) incluyendo el valor no compensado con los recursos disponibles, superavitarios, excedentarios y/o remanentes de los patrimonios autónomos de cada Contrato de Concesión de los que legal y contractualmente la ANI pueda disponer, tal afectación será compensada de acuerdo con lo dispuesto en la Parte General, numeral 3.4, Obtención del VPIP, numeral b), según el cual si al vencimiento del año ocho (8) contado desde la Fecha de Inicio, el valor del VPIPm es inferior al VPIP8, la ANI pagará al Concesionario la diferencia (DR8) –ponderada por el Índice de Cumplimiento promedio observado hasta dicho año (8)- conforme a las reglas allí contempladas o el primer VPIPn o DRn, que para el efecto aplique en cada proyecto.” (Subrayado fuera de texto)

En la auditoría se evidenció que, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20214090339192 del 26 de marzo de 2021, la Interventoría remitió a la ANI las cifras conciliadas con el Concesionario, concluyendo que se debe realizar una compensación de aproximadamente \$34.000 millones, cifra que no incluye lo correspondiente al Fondo de Seguridad Vial, ni sobretasas.

Enseguida se presenta una validación de la conciliación comentada entre la Interventoría y el Concesionario que demuestra que lo concluido por estos dos actores se encuentra conforme a lo establecido en el segundo punto del Acuerdo, citado líneas arriba:

- **Respecto a lo señalado en el literal (a) del segundo punto del Acuerdo:** *“(…) en virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020, la ANI acepta reconocer el cien por ciento (100%) del valor del recaudo asociado al tráfico que transitó realmente por cada estación de peaje que no fue objeto de cobro, sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios.” (Subrayado fuera de texto)*

Es decir que se debe tener en cuenta el tráfico que circuló por el proyecto entre el 26 de marzo de 2020 y hasta el 31 de mayo de 2020, lo que concuerda con el periodo de tiempo analizado entre la Interventoría y el Concesionario, en el cual se tuvo en cuenta el tráfico para cada una de las seis estaciones de peaje del proyecto (Valencia, El Difícil, Puente Plato, La Loma, El Copey y Tucurinca) y las tarifas vigentes para 2020, sin incluir sobretasas, arrojando los siguientes resultados consolidados:

Ilustración 1. Tráfico que transitó por cada estación de peaje que no fue objeto de cobro entre el 26 de marzo de 2020 al 31 de mayo de 2020

TOTAL CONSOLIDADO DEL 26 DE MARZO AL 31 DE MAYO				
TRANSITO 2020 PERIODO DE EXENCIÓN DE PEAJES				
CATEGORÍA TABLERO	Marzo 26 al 31 No pagaron (Exención por Covid-19)	Abril No pagaron (Exención por Covid-19)	Mayo No pagaron (Exención por Covid-19) 1 al 31 de Mayo hasta las 11:59 P.m.	Total Transito Marzo - Agosto
I	13,274	89,166	155,707	258,147
II	15,857	92,013	122,097	229,967
III	3,801	26,773	33,547	64,121
IV	6,282	37,254	36,134	79,670
V	25,363	139,379	144,804	309,546
E.A.	62	311	415	788
E.G.	9	68	168	245
E.R.	248	1,558	1,837	3,643
IE	0	0	0	0
IIIE	0	0	0	0
IVE	0	0	0	0
VE	0	0	0	0
Transito General	64,577	384,585	492,289	941,451
Recaudo No Recibido (Exención de Peajes) \$	1,336,022,300	7,680,996,500	8,791,827,100	
TOTAL RECAUDO (EXENCIÓN DE PEAJES) \$			17,808,845,900	

Nota: A pesar de que en las columnas se muestren datos de tráfico para las categorías E.A., E.G., E.R., se acordó que el recaudo asociado a este tráfico no se tiene en cuenta dentro de los \$17.808.845.900 a compensar.

Fuente: Acta suscrita entre Yuma Concesionaria S.A y El Consorcio El Sol el 11 de marzo de 2021: Rad ANI No. 20214090339192 del 26 de marzo de 2021.

Es decir que, según la ilustración que precede, el recaudo dejado de percibir, en virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020, asciende a \$17,808,845,900.

- **Respecto a lo señalado en el literal (b) del segundo punto del Acuerdo:** “Como consecuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno nacional y las autoridades del orden territorial referidas al aislamiento preventivo obligatorio desde el 25 de marzo y hasta el 31 de agosto de 2020, la ANI acepta reconocer el cien por ciento (100%) del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores de los Proyectos si no se hubieran adoptado tales medidas (...)

Para estos efectos, las Partes acuerdan tener como base de cálculo del tráfico objeto de compensación, la diferencia entre (i) el tráfico real presentado por peaje y categoría en los meses de marzo a agosto de 2019 con una tasa de crecimiento equivalente a la tasa promedio de crecimiento del tráfico de enero y febrero de 2020 comparado con el año 2019 y (ii) el tráfico real por peaje y categoría presentado en los meses de marzo a agosto de 2020.”

Es decir que adicional al tráfico exento de cobro entre el 26 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2020, se debe tener en cuenta el tráfico que habría transitado por el proyecto desde el 25 de marzo de 2020 y hasta el 30 de agosto de 2020, en virtud de: i) el comportamiento del tráfico que se tuvo entre marzo y agosto de 2019 y ii) el crecimiento del tráfico entre enero y febrero de 2020.

Lo anterior concuerda con el procedimiento que permitió conciliar las cifras entre el Concesionario y la Interventoría, dado que:

- Se obtuvo el valor del recaudo recibido entre el 25 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020. (A)
- Se obtuvo el valor del recaudo dejado de recibir entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020.³⁵ (B)
- Con base en los resultados de (A) y (B), se obtuvo el valor total del recaudo que se debió haber recibido entre el 25 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, si no hubiese habido exención del cobro de tarifas de peaje entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020. $(A) + (B) = (C)$
- Con base en el comportamiento del tráfico entre enero y febrero de 2019 y 2020, se estimó el tráfico que pudo haber circulado por el proyecto entre marzo y agosto de 2020 si no hubiese habido emergencia sanitaria por COVID-19. (D)
- Con base en los resultados de (C) y de (D), se obtuvo la diferencia entre el recaudo proyectado sin pandemia (D) y el valor del recaudo que se debió recibir si no hubiese habido exención del cobro entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020. $(D) - (C) = (E)$

De este procedimiento se concluyó que se dejó de percibir cerca de \$18,000 millones, así:

³⁵ Con ocasión del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020.

Ilustración 2. Recaudo dejado de recibir con ocasión de las medidas aplicadas frente al COVID-19 entre marzo y agosto de 2020.

	Marzo 25 (Pagaron desde las 7:00 a.m. hasta las 8:00 a.m.)	Marzo 26 al 31 No pagaron (Exención por Covid-19)	Abril No pagaron (Exención por Covid-19)	Mayo No pagaron (Exención por Covid-19) 1 al 31 de Mayo hasta las 11:59 P.m.	31 de Mayo Pagaron (00:00 horas del 1 de Junio a las 6:59 a.m. del 1 de junio)	JUNIO	JULIO	AGOSTO	TOTAL RECAUDOS	
A	Recaudo Recibido (25 de Mar - 31 de Ago) \$	10,328,200	-	-	-	28,982,600	8,641,417,200	9,767,655,300	10,448,208,900	28,896,592,200
B	Recaudo No Recibido (Exención de Peajes del 26 Mar - 31 de May) \$	-	1,336,022,300	7,680,996,500	8,791,827,100	-	-	-	-	17,808,845,900
C = A+B	Recaudo Real del 25 de Marzo hasta Agosto = (Recaudo Recibido + Recaudo No Recibido)	10,328,200	1,336,022,300	7,680,996,500	8,791,827,100	28,982,600	8,641,417,200	9,767,655,300	10,448,208,900	46,705,438,100
D	Recaudo Proyectado (25 Marzo hasta Agosto) \$		2,721,251,800	12,315,488,900		12,512,252,900	12,045,955,500	12,684,361,800	12,382,557,200	64,661,868,100
E = D - C	Deficit 25 de Marzo hasta Agosto = (Diferencia Entre Recaudo Proyectado - Recaudo Real)		1,374,901,300	4,634,492,400		3,691,443,200	3,404,538,300	2,916,706,500	1,934,348,300	17,956,430,000

Fuente: Acta suscrita entre Yuma Concesionaria S.A y El Consorcio El Sol el 11 de marzo de 2021: Rad ANI No. 20214090339192 del 26 de marzo de 2021.

En el literal (b) del segundo punto del Acuerdo se indicó también que: *“La compensación de la afectación contemplada en el presente Literal (b), se realizará hasta el noventa por ciento (90%) del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores de los Proyectos si no se hubieran adoptado tales medidas (...), en ese sentido la ANI tendría que compensar económicamente al Concesionario por un valor igual al 90% del recaudo dejado de percibir, es decir el valor de (E) en la ilustración que precede ((E)=\$17,956,430,000 => 90% (E) = \$16,160.787.000).*

Lo anterior concuerda con lo conciliado entre la Interventoría y el Concesionario, pues se evidenció que se acordó que se debían compensar:

- \$17,808,845,900 debido al recaudo dejado de recibir en virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020.
- \$16,160,787,000 debido al recaudo dejado de recibir debido al tráfico que dejó de circular por el proyecto entre marzo y agosto de 2020.
- Lo anterior arroja un valor total de \$33,969,632,900.

Se presenta captura de pantalla de lo pactado entre la Interventoría y el Concesionario:

Ilustración 3. Valor pactado entre el Concesionario y la Interventoría respecto a la compensación a reconocer con ocasión del acuerdo suscrito en enero de 2021 debido al COVID-19.

En ese orden de ideas y después de revisar en conjunto entre las partes, se presenta de forma consolidada la información:

CONCEPTO	Valor (COP)
Recaudo no cobrado (parte A del Acuerdo)	\$ 17.808.845.900
Diferencia con ingreso proyectado (Menor ingreso recibido)	\$ 17.956.430.000
10% de la diferencia con ingreso proyectado	\$ 1.795.643.000
90% de la diferencia con ingreso proyectado (a reconocer) (Parte B del acuerdo)	\$ 16.160.787.000
TOTAL RECAUDO NO COBRADO (PARTE A) + 90% DIFERENCIA INGRESO PROYECTADO (PARTE B)	\$ 33.969.632.900

Es importante precisar que las cifras expresadas corresponden a valores netos, es decir no incluyen lo correspondiente a Fosevi ni Sobretasas, y que se realizan al corte determinado en el Acuerdo, sin perjuicio de lo previsto en los numerales quinto y sexto del mismo documento.

Para constancia, se firma en Bogotá D.C., a los 11 días del mes de marzo de 2021

Por Consorcio El Sol;


FERNANDO CARO RIVERA
 Representante Legal

Por Yuma Concesionaria S.A.;


GUILLERMO OSVALDO DÍAZ
 Representante Legal

Fuente: Acta suscrita entre Yuma Concesionaria S.A y El Consorcio El Sol el 11 de marzo de 2021: Rad ANI No. 20214090339192 del 26 de marzo de 2021.

En ese sentido se considera que la compensación económica acordada entre el Concesionario y la Interventoría se ajustan a lo pactado en el Acuerdo suscrito en enero de 2021.

5.4.2.2 Acreditación del tráfico vehicular sujeto a la medida de exención de cobro de la tarifa de peaje

En el tercer punto del Acuerdo suscrito en enero de 2021 se estableció que “A efectos de compensar el valor referido a los ingresos por recaudo de peaje que se hubieran generado de no estar vigente la medida de exención de la tarifa, el concesionario deberá acreditar ante la ANI, previa verificación de la interventoría, el conteo del tráfico real que tuvo lugar en el período objeto de compensación.”, lo que se cumplió a través del Acta suscrita entre Yuma Concesionaria S.A y El Consorcio El Sol el 11 de

marzo de 2021, remitida a la ANI a través del oficio No. 20214090339192 del 26 de marzo de 2021. Dicha acta contiene lo expuesto en la sección precedente, 5.4.2.3.

5.4.2.3 Incorporación de lo acordado en el contrato de concesión No. 007 de 2010

En el párrafo primero del cuarto punto del Acuerdo suscrito en enero de 2021 se estableció que *“Para los contratos de concesión de tercera generación, los concesionarios correspondientes, una vez suscrito el presente acuerdo podrán suscribir con la ANI las actas o documentos contractuales pertinentes que homologuen los acuerdos alcanzados en el presente documento, incluyendo la fuente de pago de las compensaciones con recursos disponibles, superavitarios, excedentarios y/o remanentes de los patrimonios autónomos de cada Contrato de Concesión de los que legal y contractualmente la ANI pueda disponer.”*

En la auditoría se evidenció que el 26 de abril de 2021 la ANI y el Concesionario suscribieron un acta de homologación que incorporó el Acuerdo al contrato de concesión No. 007 de 2010. Se verificó que los valores a compensar corresponden a los acordados entre la Interventoría y el Concesionario, expuestos líneas arriba.

Por otro lado, en la cláusula segunda de dicha acta se especificó que la fuente de pago de las compensaciones por menor recaudo acreditadas por la Interventoría será la subcuenta de Soporte Contractual del patrimonio autónomo, que a marzo 31 de 2021 tenía un saldo de aproximadamente \$61.000 millones, así:

“PARÁGRAFO: En consecuencia, la compensación enunciada en el párrafo (i) anterior, se hará con cargo a la fuente y recursos disponibles en la Subcuenta Soporte Contractual del Patrimonio Autónomo, recursos de los que legal y contractualmente dispone la ANI para realizar la compensación señalada en el presente literal, según el resumen que se muestra en el siguiente cuadro:

CONCEPTO	Valor (COP)
Recaudo no cobrado (parte A del Acuerdo)	\$ 17.808.845.900
90% de la diferencia con ingreso proyectado (a reconocer) (Parte B del acuerdo)	\$ 16.160.787.000
TOTAL RECAUDO NO COBRADO (PARTE A) + 90% DIFERENCIA INGRESO PROYECTADO (PARTE B)	\$ 33.969.632.900

Los recursos de la Subcuenta Soporte Contractual del Patrimonio Autónomo cuyo saldo al 31 de marzo de 2021 es la suma de Sesenta mil novecientos veinticuatro millones ochocientos seis mil novecientos cuarenta y tres pesos con cuarenta y cuatro centavos (\$60.924.806.943,44) son suficientes de acuerdo con la revisión efectuada para la compensación señalada en el párrafo (i) anterior, sin que en ningún caso se afecte la cobertura de otros usos de acuerdo a la destinación de la misma Subcuenta Soporte Contractual. Una vez pagados estos recursos serán considerados como parte del VPIT.”

Se evidenció que mediante comunicación con radicado ANI No. 20215000125491 del 28 de abril de 2021 la Vicepresidencia Ejecutiva solicitó a la Fiduciaria Bancolombia el traslado de los recursos acordados en el acta de homologación. El traslado de estos recursos se certificó por parte de la Fiduciaria Bancolombia el 15 de mayo de 2021.

En ese orden de ideas, se tendría pendiente:

- Ajustar el VPIT alcanzado con base en estos traslados realizados en mayo de 2021, según lo establecido en el segundo punto del Acuerdo.
- Reconocer el 10% faltante del ingreso proyectado y acordado con la suscripción del acta de homologación (literal B del segundo punto del Acuerdo), cuya fuente no serán recursos del patrimonio autónomo.

5.4.3 Conclusiones respecto los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El 20 de octubre de 2020 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de ciertas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.
2. Con ocasión del Acuerdo de octubre de 2020 se modificó el plan de obras del proyecto, desplazando en noventa y ocho días calendario actividades de construcción que fueron afectadas por la pandemia en el primer semestre de 2020. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han adelantado seguimiento a este plan de obras modificado.
3. Con base en el Acuerdo de octubre de 2020 el Concesionario ha solicitado a la Entidad el reconocimiento de costos ociosos causados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020; no obstante, a pesar de que se venga adelantando gestión al respecto, a mayo de 2021 no existe un acuerdo entre las partes respecto al valor a reconocer. Este reconocimiento está sujeto a un concepto de la Sociedad Colombiana de Ingenieros al respecto, con el que aún no cuenta la ANI.
4. El Concesionario ha solicitado a la ANI el reconocimiento de diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con las consecuencias de la pandemia a causa del COVID-19, los cuales no se han resuelto dentro de los tiempos previstos en el Acuerdo de octubre de 2020. A pesar de que en el Acuerdo se haya establecido que la ANI no pierda su facultad de pronunciamiento frente a este tipo de solicitudes y de que el contrato de concesión no defina un plazo máximo para que la Entidad las resuelva, es indispensable que se emitan respuestas de manera oportuna al Concesionario, más aun teniendo en cuenta las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento y los riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, en lo que se refiere a la atención a destiempo de solicitudes relacionadas con el proyecto.
5. El 28 de enero de 2021 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio

nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública, como lo es Ruta del Sol 3.

6. Con ocasión del Acuerdo suscrito en enero de 2021 la ANI realizó una compensación por menor recaudo al Concesionario de aproximadamente \$34.000 millones con recursos de la subcuenta de Soporte Contractual del patrimonio autónomo, compensación que a juicio de la Oficina de Control Interno cumple con lo pactado en el Acuerdo. Se considera que la gestión adelantada respecto a esta compensación demuestra la gestión de la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-06: *Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.*
7. Con relación al Acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, se tendría pendiente ajustar el VPIT alcanzado, según lo establecido en el segundo punto del Acuerdo, y reconocer el 10% faltante de los ingresos proyectados, cuya fuente no serán recursos del patrimonio autónomo, también según lo establecido en el segundo punto del Acuerdo.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

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

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

ID	COMPONENTE	CRITERIOS EVALUADOS	CRITERIOS CUMPLIDOS
01	Gestión Administrativa	10	10
02	Gestión Técnica	19	19
03	Gestión Financiera	17	17
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de aforos y recaudo	17	17
06	Gestión Ambiental	8	8
07	Gestión Social	10	10
08	Gestión Predial	12	12

Nota: El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en el anexo 4.

En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que adelanta actividades que aportan valor agregado a su gestión, tales como la contratación de personal adicional al requerido contractualmente.

Por otro lado, luego de diligenciar MED se, se ponen a consideración de la Interventoría las siguientes recomendaciones:

1. Teniendo en cuenta que la Interventoría debe verificar el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas ambientales, se recomienda realizar seguimiento periódico a las decisiones que tome la Autoridad Ambiental frente a procedimientos sancionatorios que dicha Autoridad inicie contra el Concesionario.

La recomendación se hace en virtud del procedimiento sancionatorio ambiental identificado con número de expediente SAN0852-00-2019, debido a que la última actuación de la Interventoría corresponde a una solicitud hecha al Concesionario en agosto de 2020 sobre un informe donde se describa el estado del proceso. En atención a esta solicitud el Concesionario concluyó que para ese momento del tiempo la ANLA no había tomado una decisión frente al proceso sancionatorio.³⁶

2. Se recomienda intensificar el seguimiento y control a la oportunidad de las acciones que el Concesionario debe llevar a cabo ante la Autoridad Ambiental en lo que se refiere a ajustes en las especificaciones aprobadas en las zonas de manejo de escombros y material de excavación (ZODME).

La recomendación se hace debido a que, a abril de 2021, la Interventoría ha reportado que la ZODME D6-53 (Las Corocoras) tiene un volumen autorizado de 28,400 m³ y un volumen acumulado de 39,100 m³. A pesar de que la Interventoría haya demostrado seguimiento a este tipo de situaciones, a mayo de 2021 no se tiene evidencia de que el Concesionario haya notificado a la Autoridad Ambiental sobre esta sobreocupación.

3. Con base en el Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020 con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19, se recomienda a la Interventoría atender las solicitudes del Concesionario con relación a Eventos Eximentes de Responsabilidad que tengan que ver con el COVID-19 en los términos definidos en el quinto punto de dicho Acuerdo, según el cual *“A partir del día siguiente del recibo de forma completa de la información por parte del Concesionario, lo cual puede ocurrir en la primera Notificación o al atender el requerimiento referido en el numeral anterior, la Interventoría tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para emitir su concepto.”* (Subrayado fuera de texto).

³⁶ Ver radicado ANI No. 20204090775882 del 19 de agosto de 2020.

La recomendación se hace debido a que a mayo de 2021 no se ha evidenciado que se cumpla con los plazos definidos en el procedimiento para la decisión de un Evento Eximente de Responsabilidad frente a hechos relacionados con el COVID-19 (Ver sección 5.4.1.3).

4. Se recomienda fortalecer el autocontrol en la revisión del contenido de los informes mensuales que se presentan a la Entidad. La recomendación se hace debido a que, por ejemplo, se evidenciaron oportunidades de mejora en la presentación de la información actualizada relacionada con el Anexo 1-12 (ZODME) de estos informes, específicamente con la gestión realizada respecto a las zonas de manejo de escombros y material de excavación donde el volumen de material acumulado es mayor al volumen inicialmente aprobado por la Autoridad Ambiental.

También, por ejemplo, en la sección 4.4.2 del informe correspondiente a abril de 2021 se indica que *“Teniendo en cuenta que los plazos originales del Contrato de Concesión 007 de 2010 cambiaron, y que se amplió el plazo de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión en 2 años y 7 meses mediante los Otrosíes N° 4 y 7, el valor actual del Contrato de Interventoría no alcanzaría para terminar la Interventoría de la Etapa Preoperativa ni para iniciar la Interventoría de la Etapa de Operación”*, situación que se superó en febrero de 2020 luego de que se suscribiera el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010.

Las recomendaciones aquí descritas se retoman y sintetizan en la sección 9.3.2.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *“Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción”*, se evidenció que, en términos generales, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto cumple con sus funciones.

Se ponen a consideración del Equipo las siguientes recomendaciones:

1. Se evidenció que el 20 de octubre de 2020 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que luego de esto el Concesionario ha solicitado a la ANI el reconocimiento de diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19, los cuales no se han resuelto dentro de los tiempos previstos en el Acuerdo de octubre de 2020.

A pesar de que en el Acuerdo se haya establecido que la ANI no pierde su facultad de pronunciamiento frente a este tipo de solicitudes y de que el contrato de concesión no defina un plazo máximo para que la Entidad las resuelva, es indispensable que se emitan respuestas de manera oportuna al Concesionario.

Se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento es: *“De acuerdo con su competencia, tramitar y dar respuesta completa, correcta y oportuna a los requerimientos, peticiones o solicitudes que sean radicadas en la Agencia en relación con el proyecto, solicitando la información o complementos necesarios por parte de la Interventoría del contrato de concesión, cuando a ello haya lugar”*, según lo establecido en el inciso (i) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

También se debe tener en cuenta que, según la matriz de riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a mayo de 2021,³⁷ un riesgo institucional es: *“Posibilidad de pérdida reputacional, por sanciones por parte de los entes de control y/o por acciones judiciales, debido al incumplimiento de un mandato legal, frente a los principios generales establecidos para la función administrativa y la gestión fiscal y/o por responder PQRS fuera de los tiempos estipulados en la norma.”*

2. Se recomienda asegurar que se adelanten con oportunidad los trámites requeridos para mitigar la insuficiencia de recursos para atender contingencias prediales del proyecto. Se ha estimado que se necesitan más \$100,000 millones y en el Fondo de Contingencias, a febrero de 2021, se cuenta únicamente con \$37.000.000. No contar con estos recursos a tiempo puede, además generar sobrecostos para la Entidad, impedir que el proyecto continúe con la ejecución esperada.

En este punto se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto es: *“Agenciar la obtención de información y realizar su respectiva revisión dentro del alcance de cada gerencia para la gestión ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, de las necesidades de recursos para el proyecto cuando se requiera”*, según el literal (g) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual.

3. Con base en el literal (d) de la sección 4.02 del contrato de Interventoría No. SEA 057 de 2012, según el cual *“El Supervisor de la AGENCIA revisará el Informe Mensual si este se ajusta a los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y en el Contrato de Concesión, incluyendo sus documentos integrantes. No obstante, el Supervisor de la AGENCIA podrá advertir deficiencias en el Informe Mensual (...)”*, se recomienda al Equipo de

³⁷ Mapa de riesgos publicado el 19 de abril de 2021, Disponible para consulta y descarga en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>

Coordinación y Seguimiento del Proyecto fortalecer los controles en la revisión de los informes mensuales de Interventoría dado que se identificaron diferentes oportunidades de mejora relacionadas con su contenido.

Se debe tener en cuenta que, según la matriz de riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a mayo de 2021,³⁸ la gestión asociada a la revisión de los informes mensuales de interventoría hace parte de controles establecidos por la Entidad para prevenir riesgos, así:

Tabla 12. Riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte que consideran controles relacionados con la revisión de los informes mensuales de interventoría.

RIESGO	CONTROL RELACIONADO CON LA REVISIÓN DE LOS INFORMES MENSUALES DE INTERVENTORÍA
Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.	Los integrantes del equipo de seguimiento, de acuerdo con la periodicidad establecida en el contrato, revisan y aprueban los informes de la interventoría, con el propósito de verificar el avance y estado del proyecto en sus diferentes componentes. Como evidencia se dispone del registro de aprobación de los informes de interventoría (Formato GCSP-F-202) y el oficio de aprobación que se envía al interventor.
Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos	Los integrantes del equipo de seguimiento, de acuerdo con la periodicidad establecida en el contrato, revisan y aprueban los informes de la interventoría y las solicitudes de pago, con el propósito de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos contractualmente. Como evidencia se dispone del registro de aprobación de los informes de interventoría (Formato GCSP-F-202) el oficio de aprobación que se envía al interventor, y el memorando de viabilidad del pago.

Fuente: Mapa de riesgos publicado el 19 de abril de 2021, Disponible para consulta y descarga en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>

- Se evidenció que la Interventoría ha notificado a la ANI sobre dificultades en la plataforma creada por la Entidad para diligenciar el SIAC Financiero, dificultades que no permitieron generar resultados para la vigencia 2020 con el uso de este formato. Con corte a abril de 2021, la Interventoría a través de su informe mensual No. 109, manifestó que se completaron 16 meses sin superar esta situación; por lo tanto, se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento adelantar con oportunidad la gestión que se requiera para solucionar este inconveniente.

Se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento es: *“Atender y tramitar de manera oportuna las comunicaciones, alertas, solicitudes o*

³⁸ Mapa de riesgos publicado el 19 de abril de 2021, Disponible para consulta y descarga en <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos>

recomendaciones del interventor (...)”, según lo establecido en el inciso (I) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

5. Durante la auditoría se evidenció que la Contraloría General de la República, luego de una auditoría regular correspondiente a la vigencia 2009, formuló el hallazgo identificado en Plan de Mejoramiento Institucional con el número 254-47 con ocasión a la ausencia de operación de cuatro básculas dinámicas recibidas al inicio del proyecto y ubicadas en las estaciones de peaje Copey y Tucurinca.

Con base en lo reportado por la Interventoría en la auditoría, se evidenció que a mayo de 2021 dichas básculas no prestan servicio debido a las especificaciones de estos equipos y que el control de carga se realiza a través de una estación de pesaje ubicada en Bosconia.

Con el propósito de evitar hallazgos de los Entes de Control por esta situación, se recomienda analizar la posibilidad de adelantar la gestión que proceda con el Concesionario para revertir los equipos que conforman las básculas dinámicas a la Nación, o en su defecto darlos de baja de los bienes entregados en concesión, debido a su estado actual.

6. Se evidenció que, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20214090013572 del 7 de enero de 2021, la Interventoría informó a la ANI la dificultad de cumplir con su obligación contractual de *“Realizar un inventario Socioeconómico sobre la industria, agroindustria y comercio asentado alrededor del derecho de vía, actualizable anualmente”*, debido a las consecuencias derivadas de la pandemia del COVID-19.

En esta comunicación la Interventoría presenta una alternativa para cumplir con la obligación contractual citada; sin embargo, a mayo de 2021 no se tiene evidencia de que la ANI se haya pronunciado al respecto. Por lo tanto, se recomienda dar una respuesta oportuna a la Interventoría para así asegurar el cumplimiento de la obligación del componente social del proyecto comentada.

Se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento es: *“Atender y tramitar de manera oportuna las comunicaciones, alertas, solicitudes o recomendaciones del interventor, respetando los linderos funcionales de éste como responsable del seguimiento al contrato de concesión”*, según lo establecido en el inciso (I) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

7. A pesar de que el literal (a) de la sección 8.08³⁹ del contrato de concesión No. 007 de 2010 no establezca de manera expresa plazos para que la ANI se pronuncie frente solicitudes de

³⁹ “SECCIÓN 8.08. Procedimiento de Verificación.

la Interventoría de inicio de periodos de cura cuando los hitos entregados por el Concesionario no cumplen con lo establecido contractualmente, o para que al interior de la ANI se inicie el trámite de imposición de multa correspondiente, se recomienda adelantar estas gestiones con oportunidad, con el ánimo de que el Concesionario subsane las problemáticas identificadas por la Interventoría y así se entregue a la ciudadanía las obras con las especificaciones previstas en el contrato de concesión No. 007 de 2010.

La recomendación surge debido a que en la auditoría se evidenciaron hitos cuyo plazo de cura ha finalizado y no se obtuvo evidencia del trámite procedente al interior de la ANI (a pesar de que se adelante la gestión para iniciar dicho trámite) así como hitos cuya verificación ha culminado sin ser recibidos a satisfacción y donde el inicio al plazo de cura procedente se da entre uno y tres meses después de dicha verificación. Estas situaciones se encontraron para los hitos que se listan enseguida

Tabla 13. Hitos no recibidos a satisfacción.

TRAMO	HITO	TIPO	INICIO VERIFICACIÓN	FIN VERIFICACIÓN	INICIO CURA	FIN CURA	TRÁMITE IMPOSICIÓN DE MULTA
1	1B	VN	28/12/2020	28/01/2021	01/03/2021	30/04/2021	No registra
1	2B	VN	04/09/2020	04/10/2020	06/11/2020	05/01/2021	No registra
1	3B	VN	27/01/2021	25/02/2021	27/05/2021	26/07/2021	No ha culminado cura
8	30B	VN	21/01/21	19/02/2021	27/05/2021	26/07/2021	No ha culminado cura

Fuente: Información recibida mediante correo electrónico del 30 de abril de 2021 y del 4 de junio de 2021 de parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento.

(a) Verificación de los Hitos: Para efectos de la verificación de las Obras de Construcción que deben hacer el Interventor y el INCO, en relación con cada Hito, el Concesionario deberá poner tales Obras de Construcción a disposición del Interventor y del INCO entregando además la Memoria Técnica levantada para dichas obras cuando concluya el Hito. Una vez puestas a disposición del Interventor y del INCO las Obras de Construcción y la Memoria Técnica respectiva, el Interventor y el INCO tendrán un plazo máximo de treinta (30) Días para verificarlo y, de ser el caso para formular las solicitudes de corrección o complementación de las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento si no cumplen con las Especificaciones Técnicas o con cualquier otra estipulación de este Contrato, sus Anexos o Apéndices. Si el Interventor y el INCO encuentran que las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento no cumplen a cabalidad con las Especificaciones Técnicas o con cualquier otra estipulación de este Contrato, sus Anexos o Apéndices, el INCO se lo comunicará al Concesionario con el fin de que éste corrija los incumplimientos dentro del plazo máximo razonable que el INCO señale, plazo que será considerado como el plazo de cura señalado en la Sección 11.02 del presente Contrato y por lo tanto no podrá ser superior al plazo máximo señalado en dicha Sección. Vencido el período de cura sin que el Concesionario culmine la totalidad de las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento a satisfacción del Interventor, se causarán multas al Concesionario tal y como se señala en la Sección 11.01(c) de este Contrato. (...)

Entre otros aspectos, se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento es: *“Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, cuando a ello haya lugar, en los eventos en que el interventor no las solicite o promueva, sin perjuicio de que el supervisor del contrato de interventoría evalúe la situación y promueva las sanciones en contra del interventor por tal situación, si a ello hubiere lugar.”*, según lo establecido en el inciso (f) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Las recomendaciones aquí expuestas se retoman en la sección 9.3.1.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se validó:

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

La verificación de las acciones descritas se presenta enseguida:

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

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del Contralor General de la República, en la 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, aún 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

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

En virtud de lo anterior, en la presente auditoría se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de relacionados con el proyecto Ruta del Sol 3, identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)⁴¹ con los números: 254-47, 256-49, 933-2, 988-57, 989-58, 996-65, 997-66, 1213-25, 1214-26, 1215-27, 1216-28, 1217-29, 1218-30, 1219-31, 1220-32, 1222-34, 1310-8, 1316-14, 1327-25, 1328-26, 1329-27 y 1330-28. Los resultados obtenidos se presentan a continuación:

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_v1.pdf

⁴¹ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

Tabla 14. Planes de mejoramiento revisados en la auditoría.

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
254*	47	<p>Estaciones de Pesaje El Copey y Tucurinca. Las cuatro básculas dinámicas instaladas por el Concesionario (una en Copey y tres en Tucurinca), aún no se han dado a la operación. Se muestra así una deficiente gestión de supervisión por parte del INCO e Interventoría durante el inicio de la ejecución del Contrato de Concesión.</p>	<p align="center">UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificación del concesionario de la funcionalidad de las básculas versus los compromisos contractuales 2. Concepto de interventoría respecto de la funcionalidad de las básculas <p align="center">INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Deficiente gestión de supervisión por parte del INCO e Interventoría durante el inicio de la ejecución del Contrato de Concesión"</i></p> <p>Con base en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que las básculas dinámicas a las que hace referencia la CGR no fueron instaladas por Yuma Concesionaria S.A y que el contrato de concesión No. 007 de 2010 no contempla la operación de básculas dinámicas en las estaciones de peaje Copey y Tucurinca, según se detalla enseguida:</p> <p>Con base en la unidad de medida No. 1 (Radicado ANI No. 20154090309772 del 27/05/2015) se evidenció que los equipos que menciona la CGR fueron recibidos por parte de Yuma Concesionaria S.A, ya instalados, al inicio del contrato de concesión No. 007 de 2010. Debido a las especificaciones de dichos equipos, estos no prestan servicio. Se citan las conclusiones del documento del Concesionario de Ruta del Sol 3 que acredita el cumplimiento de la unidad de medida No. 1:</p> <p><i>"(...) reiteramos nuestra posición respecto a las básculas instaladas en las estaciones de peaje El Copey y Tucurinca:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>El recibo de estos elementos se realizó en 01 de Junio de 2011 con la suscripción del acta de inicio, en las condiciones en las cuales se encontraba, es decir, fuera de funcionamiento; sin embargo, resaltamos</i> 	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p><i>que existían compromisos previos suscritos entre la ANI y la concesión Santa Marta – Paraguachón de poner en funcionamiento y calibrar estos equipos, situación de la cual esta concesionaria se limitó a permitir el ingreso de las personas a cargo de las labores.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>No es de nuestro interés operarlas como parte de nuestro esquema de cobro de la tasa de peajes, ya que se encuentra por fuera del alcance de nuestras obligaciones contractuales.</i> <i>No es posible contemplar la posibilidad de instalación como parte de nuestra estación de pesaje estática actual, debido a la incompatibilidad de tecnología.</i> <i>Actualmente y como les fue manifestado, estos elementos se encuentran apagados y no son sujeto de mantenimiento alguno de nuestra parte.”</i> <p>Esta posición del Concesionario fue verificada y avalada por la Interventoría Consorcio El Sol, según consta en los soportes de la unidad de medida No. 2, así:</p> <p><i>“Es correcto que el Contrato de Concesión no describe la obligación de operar las básculas entregadas por el anterior concesionario. Es correcto que la Interventoría, en su comunicación C.991/RS2783/12/7.3, no afirmó que el Concesionario está obligado a operar básculas instaladas en estaciones peaje.”</i></p> <p>Finalmente, a través del informe de cierre del plan de mejoramiento, la ANI certificó que “(...) las unidades de</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<i>medida del Plan de Mejoramiento se encuentran cumplidas en un 100% y se ajustan para reflejar el motivo por el cual contractualmente no pueden entrar en operación las básculas por parte de Yuma Concesionaria S.A.S"</i>	
256*	49	<p>Se presentan los siguientes incumplimientos en las obligaciones ambientales, que evidencian una deficiente gestión de supervisión por parte del INCO y la Interventoría, durante la ejecución del Contrato de Concesión, situaciones que además de generar contaminación ambiental incrementan el riesgo de accidentes al paso de los vehículos y demás usuarios de la vía concesionada:</p> <p>a) En la entrada y salida a las poblaciones de la Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación, así como en Riohacha, Maicao y Paraguachón, existen botaderos discriminados de basura a lado y lado de la vía.</p> <p>b) En el sector Cuestecita-La Florida-Riohacha, el tendido de la sub-base granular presenta deficiente mitigación ambiental por la gran cantidad de material Particulado en suspensión, que se origina al paso de los vehículos, debido a la falta de mantenimiento y riego del sector.</p> <p>c) La planta de materiales y asfalto Arroyo-Arena, presenta inadecuado manejo</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Concesionario sobre las actividades realizadas respecto a este problema. Comunicación enviada a Procuraduría, Contraloría y Alcaldía con el fin de aclarar que no es competencia de la Agencia y que se deben realizar actividades policivas Oficio a la Alcaldía para que dentro del ámbito de su competencia formule las acciones Oficio No competencia CGR Aportes Concesionario, interventoría y proyecto sobre literales b, c y d. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e Interventoría 	<p>Permanencia de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Deficiente gestión de la Interventoría y supervisión del INCO"</i></p> <p>En primer lugar se debe tener en cuenta que según el alcance al informe de cierre (UM10), la Contraloría General de la República dio su concepto favorable en lo que se refiere a las acciones ejecutadas para atender los puntos (b), (c) y (d), así:</p> <p><i>"(...) con radicado ANI No. 2017-409-097363-2 del 12 de septiembre de 2017, la Contraloría General de la República informa:</i></p> <p><i>"Teniendo en cuenta la revisión realizada en la auditoria de la vigencia 2015, donde se dan por cumplidos los literales b, c y d, se realiza revisión del literal a) así: Radicado 2016-409-073813-2 del 23-08-2016 (se reitera lo relacionado con las competencias sobre el tema de manejo de residuos sólidos). Oficios a Alcaldías (competencia para la prestación de servicios Ley 60/93, ley 142/94 etc., sin embargo, se mantiene teniendo en cuenta que no se presentan evidencias de las acciones de las alcaldías (seguimiento por parte de la entidad)"</i></p> <p>En ese orden de ideas, enseguida se presentan consideraciones a cada una de las observaciones de la CGR, a la luz de la documentación que acredita el plan de mejoramiento:</p>	<p align="center">No efectivo</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>ambiental debido a la deficiente nivelación que se presenta en las vías de acceso; además de la inadecuada señalización vertical en los distintos sitios y lugares al interior de la planta. Por otra parte, el personal operario de la planta trituradora se encontró laborando sin los elementos de protección auditiva correspondientes.</p> <p>d) En las vías de acceso a la Planta de materiales y asfalto Zona Porciosa, se observan irregularidades en su nivelación y las áreas internas presentan inadecuada señalización.</p>	<p>7. Realizar mesas de trabajo con los entes territoriales para evaluar los avances en la reducción de la disposición de basuras en el derecho de vía.</p> <p>8. Continuar con las denuncias de disposición de basuras a los entes competentes informando igualmente a la Procuraduría, Contraloría y Corporaciones Autónomas Regionales.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>9. Informe de cierre</p> <p>10. Alcance informe de cierre incorporando las nuevas gestiones realizadas con los entes territoriales y competentes</p>	<p>a) Botaderos discriminados a lado y lado de la vía: La documentación que acredita el plan de mejoramiento únicamente demuestra gestión en lo que respecta al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, es decir a los botaderos discriminados a la entrada y salida de los municipios de Riohacha, Maicao y Paraguachón. No se cuenta con soportes en lo que se refiere a la zona de influencia del proyecto Ruta del Sol 3, es decir en lo que corresponde a la entrada y salida de los municipios de Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación.</p> <p>b) Material particulado Cuestecita-La Florida-Riohacha: La causa que dio lugar a la observación ha desaparecido, pues las obras ejecutadas en el corredor vial Cuestecita-La Florida-Riohacha terminaron, según consta en los soportes de la unidad de medida No. 5.</p> <p>Dichos soportes dieron lugar a que en el informe de cierre del plan de mejoramiento, unidad de medida No. 9 (Radicado ANI No. 20166050166393 del 22/12/2016) se indique: “(...) los hechos de los literales b, c y d del hallazgo en mención ya fueron superados, se aportó el <u>Acta de Entrega del Tramo Riohacha – La Florida y el Acta de Entrega y Devolución de las Obras de la Carretera La Florida – Cuestecita</u>, suscritas entre el antiguo Instituto Nacional de Concesiones – INCO, el Concesionario, la interventoría y la Gobernación del Magdalena, así como del informe GCONS-1414-16 del 12 de diciembre de 2016, donde se evidencia que <u>el Concesionario no está realizando actividades constructivas a la fecha en los tramos en mención.</u>” (Subrayado fuera de texto).</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>c) Planta Arroyo - Arena: La causa que dio lugar a la observación ha desaparecido, pues en 2016, la interventoría 3B Proyectos S.A.S, encargada en ese momento del control y seguimiento al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20164090738132 del 23-08-2016, documento que hace parte de la unidad de medida No. 5, indicó que la planta se cerró, así:</p> <p><i>“(...) los hallazgos encontrados en la planta de asfalto tales como: el inadecuado manejo ambiental debido a la deficiente nivelación que se presenta en las vías de acceso, la inadecuada señalización vertical en los distintos sitios y lugares al interior de la planta y la falta de elementos de protección auditiva por parte del personal operario de la planta trituradora, se debió elaborar un plan de acción para cerrar estos hallazgos; sin embargo si no se hizo en su momento, se considera que estos hallazgos quedan cerrados por la planta ya se retiró”.</i></p> <p>d) Planta Zona Porciosa: La causa que dio lugar a la observación ha desaparecido, pues en 2016, la interventoría 3B Proyectos S.A.S, encargada en ese momento del control y seguimiento al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20164090738132 del 23-08-2016, documento que hace parte de la unidad de medida No. 5, indicó que no existían evidencias de la existencia de la planta, así:</p> <p><i>“A la fecha no se tienen evidencias que demuestran la existencia de la planta, por lo que a la interventoría le es difícil</i></p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p><i>verificar y/o cerrar este hallazgo, adicionalmente en el archivo histórico suministrado no se tienen evidencias de las acciones realizadas en su momento.”</i></p> <p>Conclusión: El plan de mejoramiento demuestra que se atacaron las causas que dieron lugar a las observaciones (b), (c) y (d). En lo que corresponde a la observación (a), el plan de mejoramiento únicamente demuestra gestión en lo que se refiere al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, no demuestra gestión en lo que se refiere a Ruta del Sol 3, lo que no permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento.</p> <p>Se considera que el plan de mejoramiento se debe reformular en lo que se refiere a la gestión que se adelanta en Ruta del Sol 3 para evitar botaderos de basura discriminados a la entrada de los municipios de Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación, tal como acercamientos del Concesionario con las alcaldías de estos municipios para reducir la problemática de basuras y los controles que se ejercen desde la Interventoría y la ANI frente al manejo y disposición final de residuos sólidos por parte de Yuma Concesionaria S.A.</p>	
933* *	2	<p>Recursos de proyectos viales Ruta del Sol 1, 2, 3 y transversal de las Américas en patrimonio autónomos. (A y D)</p> <p>La Agencia Nacional de Infraestructura a 31/12/2014 trasladó para el desarrollo de los contratos de Concesión Vial 001, 002, 007 y 008 de 2010 (Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 2, Ruta del Sol 3 y transversal de las Américas)</p>	<p>Correctivo</p> <p>Ruta del Sol Sector 2</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de antecedentes de contenido técnico, jurídico y financiero. Otrosí No 7 con estudios previos 	<p>Permanencia de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“ No se han empleado los recursos asignados para los fines destinados, generando riesgo en el cumplimiento del objetivo trazado como es la mejora de la infraestructura vial”</i></p> <p>Teniendo en cuenta que la CGR formuló el hallazgo al considerar los contratos de concesión No. 001, No. 002, No. 007 y No. 008 de 2010, correspondientes a los proyectos Ruta</p>	No efectivo

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>\$5,070,027.3 millones y por concepto de recaudo de peajes \$953,782.3 millones. Sin embargo, a 31/12/2014, se encontraban en Patrimonio Autónomo \$3,626,983 millones, equivalente al 71.53% respecto al total trasladado; recursos que refleja que los proyectos viales a desarrollar a través de los citados contratos de concesión no se han desarrollado de conformidad con lo inicialmente pactado y por tanto, los recursos no se han empleado para los fines destinados, generando riesgo en el cumplimiento del objetivo trazado como es la mejora de la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos determinado en los respectivos Conpes 3571 y 3612 de 2009.</p>	<p>3. Otrosí No. 9 con estudios previos</p> <p>4. Acuerdos conciliatorios que dieron origen a Otrosí No. 9</p> <p>Transversal de las Américas</p> <p>1. Concepto Técnico - Jurídico - Financiero en el que se explique las condiciones del Contrato de Concesión N°008 de 2010.</p> <p>2. Otrosíes al contrato de concesión</p> <p>3. Certificación de fiducia que dé cuenta de los movimientos realizados para el pago de hitos".</p> <p>Ruta del Sol Sector 1</p> <p>1. Otrosí No. 5 y 8.</p> <p>2. Informe Integral (se explica el alcance del Otrosí 5 y 8 a la luz del Hallazgo)</p> <p>3. Modelo Estructuración Ruta del Sol</p> <p>4. Informe GZ, Informe final SCI</p> <p>Ruta del Sol Sector 3</p>	<p>del Sol 2, Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 3 y Transversal Las Américas, respectivamente; enseguida se presentan análisis respecto a cada proyecto:</p> <p>Contrato No. 001 de 2010 (Ruta del Sol 2): Con base en el informe de cierre asociado a Ruta del Sol 2, el contrato de concesión terminó anticipadamente mediante Acta de Acuerdo de Terminación y Liquidación, suscrita el 22 de febrero de 2017, entre la ANI y la Sociedad Concesionaria Ruta del Sol S.A.S.; por ende, para este caso se considera que desapareció el fundamento normativo.</p> <p>Contrato No. 002 de 2010 (Ruta del Sol 1): Frente a la observación de la CGR, las acciones correctivas asociadas a este contrato de concesión demuestran, entre otros, que el Concesionario tiene derecho a recibir recursos del patrimonio autónomo, contra la entrega, recibo y puesta en operación de cada uno de los hitos del proyecto, conforme a lo establecido contractualmente, lo que explicaría el comportamiento entre los saldos del patrimonio autónomo y lo girado al Concesionario.</p> <p>En cuanto al estado de la mejora de la infraestructura vial del proyecto, y a manera de complemento, se informa que, con corte a 15 de mayo de 2021, en la plataforma Aniscopio se registra un avance en ejecución de obras de 98.00% planeado Vs. 97.67% ejecutado, quedando solo pendientes en el tramo 1 (Guaduas – San Miguel), cuya ejecución se vio afectada por la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, sobre el que se suscribió el acta correspondiente el 12 de febrero de 2021</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
			<ol style="list-style-type: none"> Informe de supervisión con antecedentes jurídicos, técnicos y financieros Otrosí No. 4 y 7 <p>Preventivo</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión Procedimiento de Supervisión Contrato estándar 4G <p>Informe de cierre</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre por cada proyecto 	<p>Contrato No. 007 de 2010 (Ruta del Sol 3): Con relación a la observación de la CGR, al igual que para Ruta del Sol 1, las acciones correctivas asociadas a este contrato de concesión demuestran, entre otros, que el Concesionario tiene derecho a recibir recursos del patrimonio autónomo, contra la entrega a satisfacción de cada uno de los hitos del proyecto, conforme a lo establecido contractualmente. Con base en lo anterior, y según el informe presentado dentro de las acciones correctivas, “(...) el traslado de aportes INCO no es proporcional con el avance obra realizado por el Concesionario sino respecto a la funcionalidad de la obra conforme a las condiciones contractuales.”</p> <p>En cuanto al estado de la mejora de la infraestructura vial del proyecto, y a manera de complemento, se informa que, con corte a 15 de mayo de 2021, en la plataforma Aniscopio se registra un avance en ejecución de obras de 35.02% planeado Vs. 35.86% ejecutado, avance logrado luego de que en febrero de 2020 se suscribiera el otrosí No. 10 al contrato de concesión, con el que se reactivó el proyecto Ruta del Sol 3.</p> <p>Contrato No. 008 de 2010 (Transversal de Las Américas): Con relación a la observación de la CGR, al igual que para Ruta del Sol 1 y Ruta del Sol 3, las acciones correctivas asociadas a este contrato de concesión demuestran, entre otros, que el Concesionario tiene derecho a recibir recursos del patrimonio autónomo, contra la entrega a satisfacción de cada uno de los hitos del proyecto, conforme a lo establecido contractualmente.</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>En cuanto al estado de la mejora de la infraestructura vial del proyecto, y a manera de complemento, se debe tener en cuenta que a través del informe final del Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas, radicado en la Entidad con el oficio ANI No. 20204091295082 del 22-12-2020, la Interventoría certificó que ha logrado un avance de obra del 100%.</p> <p>Conclusión: En términos generales lo anterior demuestra que, para estos proyectos de tercera generación, el traslado de recursos al Concesionario no es proporcional con el avance obra realizado, sino respecto a la funcionalidad de la obra conforme a las condiciones contractuales.</p> <p>A mayo de 2021, se ha verificado que para Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 3 y Transversal de las Américas la ejecución se ha venido ejecutando acorde a la programación vigente; sin embargo, a diferencia de Transversal de las Américas, en Ruta del Sol 1 y Ruta del Sol 3 no se ha certificado la total ejecución de las obras de infraestructura vial; razón por la cual, no es posible declarar la efectividad del plan de mejoramiento (No se tiene en cuenta Ruta del Sol 2 debido a que dicho proyecto terminó anticipadamente.)</p>	
988* **	57	<p>Hallazgo 57. Garantías Ruta del Sol I y III. (A y D)</p> <p>De las 30 pólizas suministradas, no se evidenció la aprobación del 66% de estas. Adicionalmente, no se evidenciaron las pólizas que garanticen el Otrosí 07 del</p>	<p>1) Informe jurídico financiero sobre el estado de aprobación y vigencia de las pólizas Ruta del Sol 1</p> <p>2) Informe jurídico financiero sobre el estado de aprobación y</p>	<p>Permanencia de la causa: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: "<i>Deficiencias en el control que debe tener la entidad sobre las pólizas, documentos esenciales ya que son los mecanismos de cobertura del riesgo del contrato</i>"</p> <p>A pesar de que desde la Entidad se adelanta seguimiento al estado de las pólizas de los contratos de concesión No. 002 de 2010 (Ruta del Sol I) y No. 007 de 2010 (Ruta del Sol 3), en</p>	No Efectivo

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>Contrato, ni las pólizas vigentes de responsabilidad civil extracontractual de todo riesgo de construcción y todo riesgo de maquinaria y equipo. Ruta del Sol III: No se remitieron las todas las aprobaciones de las pólizas respectivas y tampoco se observaron las pólizas actualizadas del contrato como: responsabilidad civil, riesgo daño material, póliza todo riesgo maquinaria y equipos.</p>	<p>vigencia de las pólizas Ruta del Sol 3</p> <p>3) Instructivo de Project sobre el registro y control de pólizas</p> <p>4) Registro y control de las pólizas en Project</p> <p>5) Manual de Supervisión e Interventoría</p> <p>6) Informe de cierre</p>	<p>mayo de 2021 se hizo una verificación del estado de vigencia y de aprobación de las pólizas de dichos contratos de concesión, encontrando lo siguiente:</p> <p>Contrato No. 002 de 2010 (Ruta del Sol 1): Mediante comunicación con radicado ANI No. 20214090408752 del 14-04-2021 la Interventoría Consorcio Zañartu-MAB-Velneq envió a la ANI una solicitud del inicio de procedimiento administrativo sancionatorio para la imposición de multa al Concesionario Consorcio Vial Helios por el posible incumplimiento de la constitución y renovación de las garantías y/o de los mecanismos de cobertura del contrato de concesión. Al radicado comentado se le dio alcance a través de la comunicación ANI No. 20214090520872 del 11-05-2021.</p> <p>No obstante, lo anterior, se evidenció que el 14-05-2021 se suscribió el otrosí No. 15 al contrato de concesión No. 002 de 2010, que en su cláusula octava indica que:</p> <p><i>“EL CONCESIONARIO deberá tramitar, dentro de los treinta (30) días siguientes a la suscripción del presente Otrosí, ante las compañías aseguradoras garantes del CONTRATO, los anexos o certificados en que se manifieste de manera expresa que; (i) Las Garantías exigidas en los términos del Capítulo XI del Contrato se encuentran vigentes y que, (ii) las mismas fueron modificadas para efectos de que el alcance del objeto asegurado (interés asegurable), se ajuste a la salvaguarda de las obligaciones y responsabilidades derivadas del presente Otrosí.”</i></p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>A pesar de que con el otrosí No. 15 se otorgue un plazo al Concesionario para renovar las pólizas, los informes de Interventoría citados demuestran que en el proyecto se mantienen las problemáticas asociadas a las garantías del contrato de concesión, que en su momento identificó la CGR.</p> <p>Contrato No. 007 de 2010 (Ruta del Sol 3): A mayo de 2021 se evidenció que pólizas como la de Garantía única de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil Extracontractual se encuentran vigentes, lo que consta, por ejemplo, en las aprobaciones dadas por la ANI a través de los radicados 20205000370641 del 02-12-2020 y 20205000367781 del 30-11-2020.</p> <p>Sin embargo, a mayo de 2021 se tiene pendiente la aprobación de varios anexos de dichas pólizas.</p> <p>En ese orden de ideas, se concluye que no ha desaparecido la causa que dio lugar a la formulación del hallazgo por parte de la CGR.</p>	
989* ***	58	<p>Hallazgo 58. Publicación Sistema Electrónico de Contratación Pública — Contratos de Concesión 001, 002 y 007 de 2010. (A y D)</p> <p>La entidad no cumplió en oportunidad con la publicación de algunos otrosíes del contrato en el SECOP (Cto Concesión No. 2, otrosíes Nos 01, 02, 03, 04, 05, 06 y 07 / Cto Concesión No. 1, otrosíes 01 al 08, Cto Concesión No. 7, otrosíes 1 al 5)</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Emitir circular a las dependencias involucradas sobre los plazos para la publicación oportuna de los otrosíes antes del SECOP. 2. Definir e implementar un indicador de oportunidad que 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Deficiencias en el control de los procesos contractuales e impacta en la baja transparencia y déficit de información pública para la ciudadanía y para los entes de control"</i></p> <p>Teniendo en cuenta que la CGR formuló el hallazgo con base en la oportunidad de publicación de otrosíes suscritos para los contratos de concesión No. 001, 002 y 007 de 2019, correspondientes a los proyectos Ruta del Sol 2, Ruta del Sol 1 y Ruta del Sol 3, respectivamente, se procedió a realizar una</p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
			<p>permita medir el cumplimiento de los plazos normativos.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>3. Adoptar lo establecido en el manual de contratación y la circular a la reglamentación de la publicación en el SECOP.</p> <p>4. Oficio radicación No. 2017-102-030-791-1 del 21/09/2017 dirigido a la CGR, el cual está relacionado con consideraciones frente al informe final de AR2016. Supeditados al resultado de los procesos fiscales, penales o disciplinarios</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre</p>	<p>revisión en la publicación de los otrosíes suscritos para dichos contratos en la ventana de tiempo de la presente auditoría, es decir a partir de febrero de 2020, obteniendo los siguientes resultados:</p> <p>Contrato No. 001 de 2010 (Ruta del Sol 2): No se suscribieron otrosíes en la ventana de tiempo analizada dado que el contrato de concesión terminó anticipadamente mediante Acta de Acuerdo de Terminación y Liquidación, suscrita el 22 de febrero de 2017, entre la ANI y la Sociedad Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. No obstante, mediante memorando ANI No. 20185000094233 del 26-06-2018 la Vicepresidencia Ejecutiva demostró a la Oficina de Control Interno los avances en la publicación de los otrosíes de dicho contrato de concesión, evidenciando que el último otrosí suscrito (No. 10) se publicó el mismo día de su suscripción, 03-11-2016.</p> <p>Contrato No. 002 de 2010 (Ruta del Sol 1): El 21-10-2020 se suscribió el otrosí No. 14, que se publicó en SECOP el 22-10-2020 y el 14-05-2021 se suscribió el otrosí No. 15, que se publicó en SECOP el 18-05-2021 (https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=09-1-41316)</p> <p>Contrato No. 007 de 2010 (Ruta del Sol 3): El otrosí No. 10 se suscribió el 20-02-2020 y se publicó el 24-02-2020, el otrosí No. 11 se suscribió el 22-07-2020 y se publicó el 23-07-2020, el otrosí No. 12 se suscribió el 26-01-2021 y se publicó el 27-01-2021 y el otrosí No. 13 se suscribió el 08-02-2021 y se publicó el 08-02-2021</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=10-1-52649</p> <p>Con base en la Circular que hace parte de la acción correctiva No. 1, radicado ANI No. 20154090000304 del 30-11-2015, "(...) los documentos correspondientes a la etapa de ejecución contractual una vez de expidan los mismos o a más tardar dentro de los dos (2) días hábiles siguientes", sobre lo que se ha verificado cumplimiento, según el análisis aquí descrito.</p> <p>Lo anterior demuestra que las acciones de mejora implementadas por la ANI atacaron la causa que dio lugar al hallazgo; por lo tanto, se declara efectividad del plan de mejoramiento.</p>	
996	65	<p>Subcuenta Supervisión Aérea y Gestión Contractual Ruta del Sol III. (A, D y F). En el Contrato de Concesión 007 de 2010, se estableció en la sección 3.2 Términos y condiciones de Obligatoria Inclusión en el contrato de fiducia mercantil, literal d) Descripción de las cuentas y subcuentas, numeral VI Subcuenta Supervisión Aérea la cual se fondera con los recursos aportes del concesionario por una suma anual de mil millones de pesos en valores constantes del 31 de diciembre de 2008, estos aportes se realizaran de anualmente desde el año de 2010 hasta la terminación del contrato de concesión.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Concepto Vicepresidencia de Estructuración solicitando precisar razones de inclusión de montos de fondeo de Supervisión Aérea Otrosí 2 Informe integral de supervisión (que explique la creación de la subcuenta de soporte contractual para el contrato de concesión y el traslado de los recursos de supervisión aérea con el fin de optimizar los recursos en el desarrollo del proyecto) Modelo estándar 4G 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Lo anterior refleja deficiencias desde la estructuración del proyecto, dado que se Incluyen gastos que hacen más oneroso el contrato y que, de acuerdo con el análisis de la información suministrada por la Entidad, son cláusulas que no son concordantes con la naturaleza del contrato de concesión, además porque no son necesarias para el mismo, como se ha podido evidenciar en la ejecución del contrato de concesión vial."</i></p> <p>Una vez verificados los soportes que acreditan el cumplimiento del plan de mejoramiento se evidenció que con el otrosí No. 2 se modificó el contrato de concesión No. 007 de 2010, respecto al uso de los recursos de la subcuenta de supervisión aérea, los cuales han sido utilizados para fondar una subcuenta de soporte contractual, <i>"(...) destinada a atender los costos y gastos necesarios – que de acuerdo con</i></p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		Realizado el ejercicio financiero considerando la duración del proyecto y el costo que debe asumir la agencia, se observa que aproximadamente \$142,167 millones de pesos a precios corrientes de diciembre del 2014, es el rubro que se deberá pagar el estado al concesionario por los fondeos que se realicen en esta subcuenta durante los 25 años. Si tomamos únicamente el costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014 asciende a \$2,585.5 millones, suma que se considerara como presunto daño fiscal, por una gestión antieconómica.	5. Informe de cierre	<p><i>este Contrato corresponden a actividades a cargo de la ANI – de técnicos, auditores, consultorías para atender el seguimiento, trámite, apoyo para la gestión, permisos, estudios y diseños, y demás costos que considere la ANI.”</i></p> <p>Se debe tener en cuenta que el proyecto Ruta del Sol 3 corresponde a la 3ra generación de concesiones y que en los contratos del programa de 4ta generación y en la estructuración de contratos carreteros del programa de 5ta generación no se prevé una subcuenta de supervisión aérea.</p> <p>Lo anterior demuestra que desapareció la causa que dio lugar a la formulación del hallazgo.</p>	
997	66	Panel de Experto Ruta del Sol III (A y D) En el Contrato de Concesión 007 de 2010, se estipulo en el capítulo XVIII Solución de controversias, la figura Panel de Expertos tomada de la Cámara de Comercio Internacional relativo a los Dispute Board (el Reglamento), El panel de expertos emite recomendaciones sobre los asuntos sometidos a su conocimiento, pero estas recomendaciones no tienen carácter vinculante para las partes. Los integrantes del panel de experto (Dispute Board) tienen una remuneración mensual desde la designación de todos los miembros del Panel de Experto y hasta la fecha efectiva de terminación del contrato. Adicionalmente se le reconoce una suma variable en función del número de	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memorando de Defensa Judicial sobre modificación de Contrato para incluir Amigable Componedor 2. Requerimiento al Concesionario solicitando la modificación del Contrato 3. Documento de Modificación Contractual 4. Modelo estándar 4G 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“Como se observa la figura señalada en el contrato Panel de Experto (Dispute Board) no ha sido concebida en la legislación colombiana como un mecanismo alternativo de solución de conflicto, razón por la que, no podría ser utilizado para dicho fin y en ese orden ostentar efectos frente al interés público de administración de justicia y la prevalencia y protección del patrimonio público”</i></p> <p>Con base en la documentación que demuestra el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que con la cláusula sexta del otrosí No. 8 al contrato de concesión No. 007 de 2010, se sustituyó la figura de Panel de Expertos por la de Amigable Composición, que se define como un <i>“(…) mecanismo alternativo de solución de conflictos, por medio del cual, dos o más particulares, un particular y una o más entidades públicas, o varias entidades públicas, o quien desempeñe funciones administrativas, delegan en un tercero,</i></p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		recomendaciones que sean solicitadas por las partes. Cabe señalar que los Dispute Board no son tribunales arbitrales y sus determinaciones no tienen fuerza ejecutiva como los laudos arbitrales.		<p><i>denominado amigable componedor, la facultad de definir, con fuerza vinculante para las partes, una controversia contractual de libre disposición.</i>”, según el artículo 59 de la Ley 1563 de 2012 “<i>Por medio de la cual se expide el Estatuto de Arbitraje Nacional e Internacional y se dictan otras disposiciones</i>”</p> <p>Asimismo, se evidenció que la figura de Panel de Expertos no se prevé en los contratos del programa de 4ta generación.</p> <p>Lo anterior demuestra que se atacó la causa que dio lugar al hallazgo.</p>	
1213	25	<p>Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estado del Proyecto Concesión Ruta del Sol - Sector 3. Contrato 007 de 2010</p> <p>De la revisión realizada al cumplimiento de los compromisos y obligaciones del Contrato y de acuerdo con lo indicado en los informes de interventoría de los meses de junio, julio y agosto de 2017, se evidenció que el Concesionario no ha cumplido las Metas de Asfalto para estos meses, ni con las metas acumuladas mensuales establecidas en el Anexo Técnico 2 del Otrosí 8, encontrando que para el mes de agosto de 2017, para la vía nueva de los 184,977 Km proyectados, lleva ejecutados 156,393, lo que representa una diferencia de 28,584 Km no ejecutados y para Mejoramiento de los 139,482 Km proyectados, ha ejecutado 135,507 Km, cuya diferencia es de 3,976 Km, que totalizado significa que de los 324,450 Km de vía nueva</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría. Informe de gestiones y debida diligencia frente a los incumplimientos del Concesionario <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Procedimiento GEJU-P-003 Imposición de Multas y Sanciones a Concesionarios e Interventorías. Procedimiento GEJU-P-014 Proceso sancionatorio contractual. <p>INFORME DE CIERRE</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: “<i>Teniendo en cuenta lo anterior, si la duración de la Etapa de Construcción es de 7 años y 7 meses, y en la actualidad han transcurrido aproximadamente 5 años que corresponden al 65% del plazo, y el Concesionario lleva un avance físico del 31 %, significa que en los 2 años y 7 meses que le restan de ejecución que equivalen al 35% de su plazo, debería ejecutar el 69% restante de las obras, situación que pese a los requerimientos, retenciones, reducciones y solicitudes de inicio de procesos sancionatorios por no entrada en operación de hitos, que ha aplicado la Agencia sobre el concesionario, no parece suficiente para que éste ejecute su labor y cumpla lo pactado en el contrato 007 de 2010.</i></p> <p><i>Lo mencionado evidencia que a pesar de las modificaciones realizadas en los otrosíes, relacionadas con ampliación de plazos, redefinición de hitos y modificación del Plan de Obras, las cuales han apuntado a beneficiar y solucionar la situación financiera del contratista, en la actualidad se continúan presentando atrasos en el cumplimiento de las metas pactadas</i></p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>y Mejoramientos proyectados se han ejecutado 291,900 Km, lo cual da una diferencia de 32,550 Km no ejecutados hasta el mes de agosto de 2017.</p> <p>En el informe Mensual de Interventoría No. 65 del mes de agosto de 2017 se indica lo siguiente: "Desde el 30 de junio de 2014, los trabajos de construcción de calzada nueva y de mejoramiento de calzada existente quedaron totalmente suspendidos en la mayoría de los frentes de trabajo, así como las actividades socio ambientales. El proyecto completa ya dos (2) meses con las actividades de construcción casi totalmente suspendidas."</p> <p>"Durante el mes de la ejecución de obras de construcción y mejoramiento de la doble calzada del Proyecto permaneció suspendida en la mayoría de los hitos, por los problemas de falta de financiación que enfrenta el Concesionario, que conllevan falta de pago a sus subcontratista y proveedores."</p>	<p>5. Informe de cierre.</p>	<p><i>y la situación del contrato sigue siendo la que señaló la interventoría en su Informe mensual de Junio de 2017, cuando informó que los trabajos se encontraban suspendidos"</i></p> <p>Las acciones cumplidas con el plan de mejoramiento demuestran que la Entidad ha aplicado medidas conminatorias para asegurar el cumplimiento del contrato de concesión No. 007 de 2010, lo que se soporta principalmente con las acciones correctivas de dicho plan.</p> <p>La unidad de medida No. 1 hace referencia a un informe que la Interventoría Consorcio el Sol presentó en su momento, relacionando las diferentes sanciones y deducciones que esta presentó a la ANI con ocasión de los diferentes incumplimientos del Concesionario, asociados a i) construcción de vía nueva, ii) intervenciones de mejoramiento y iii) fondeos a las subcuentas del patrimonio autónomo. Adicional a dicha gestión, la Interventoría relaciona las actuaciones que contribuyeron a que la Entidad analizara la caducidad del contrato de concesión No. 007 de 2010.</p> <p>La unidad de medida No. 2, consecuente con la primera, relaciona la gestión de la Entidad, que entre otros demuestra un proceso administrativo sancionatorio contra el Concesionario por los presuntos incumplimientos graves que, a 2018, amenazaban con la parálisis del proyecto.</p> <p>Debido a que el plan de mejoramiento se cumplió en 2018, en mayo de 2021 se evidenció que las unidades de medida del plan de mejoramiento fueron procedentes, pues la gestión adelantada por la Interventoría y por la ANI lograron su</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>objetivo principal, de conminar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones contractuales. A mayo de 2021 no se tiene registro de procedimientos sancionatorios relacionados con el avance físico del proyecto, pues el proyecto se viene ejecutando acorde a lo programado, tampoco se tienen procesos sancionatorios relacionados con el fondeo de las diferentes subcuentas del patrimonio autónomo.</p> <p>Con corte a 15 de mayo de 2021, en la plataforma Aniscopio se registra un avance en ejecución de obras de 35.02% planeado Vs. 35.86% ejecutado, avance logrado luego de que en febrero de 2020 se suscribiera el otrosí No. 10 al contrato de concesión, con el que se reactivó el proyecto Ruta del Sol 3.</p> <p>Asimismo, mediante radicado ANI No. 20214090259622 del 08-03-2021, la Interventoría Consorcio El Sol certificó que <i>“De conformidad con los previsto en el Otrosí N° 4 del 17 de abril de 2015 y con la programación de segunda capa prevista en la nueva programación vigente Secuencia 57 ajustado de conformidad con los términos del Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero, se evidencia el cumplimiento de las metas programadas para el bimestre enero – febrero de 2021 con corte al último día del mes de febrero de 20201.”</i> (Subrayado fuera de texto)</p> <p>Lo anterior demuestra que se atacó la causa que dio lugar al hallazgo.</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
1214	26	<p>Administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria y Penal. Reprogramación Vigencias Futuras Otrosíes No. 1 y 8 del Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.</p> <p>El párrafo segundo de la Cláusula Tercera del Otrosí No. 1, suscrito el 1 de septiembre de 2013, y el párrafo 3 del Otrosí No. 8 suscrito el 28 de abril de 2017, establecen que la distribución de los aportes que se plantea en cada documento se encuentran sujetos a los trámites que de orden presupuestal y/o fiscal debe adelantar la ANI para obtener en el menor tiempo posible las aprobaciones y autorizaciones que viabilicen la reprogramación de las vigencias futuras de acuerdo con la normatividad vigente, desconociendo el efectivo alcance del artículo 34 la Ley 1593 de 2012, por cuanto la aprobación del CONFIS que permite el traslado de las vigencias futuras programadas para los años 2015, 2016 y 2017 fue obtenida en sesión de noviembre 19 de 2013 y comunicada mediante oficio con radicado No. 2-2013-044350 del 20 de noviembre de 2013, es decir, dos (2) meses después de suscrito el Otrosí No. 1.</p> <p>Por otra parte, los lineamientos para la reprogramación de las vigencias futuras del Proyecto Ruta del Sol 3, respecto al Otrosí No. 1, fueron dispuestos por el documento</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Concepto Jurídico de Asesor Externo que aborde la viabilidad de incluir condiciones dentro de los documentos contractuales de la ANI.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>2. Propuesta normativa que regule los eventuales vacíos existentes en materia de APP's los cuales podrían incluir aspectos tales como los relacionados en este hallazgo.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>3. Informe de cierre.</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Con la suscripción de los otrosíes No. 1 de septiembre de 30 de 2013 y No. 8 de abril 28 de 2017 al Contrato de Concesión 007 de 2010, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, modificó entre otros temas la programación de las vigencias futuras obtenidas a la suscripción del precitado contrato.</i></p> <p><i>No obstante, la ANI suscribió los mencionados otrosíes, sin obtener previamente las autorizaciones legales correspondientes, para la modificación de las vigencias futuras ya establecidas, requisito esencial para asumir estas obligaciones contractuales".</i></p> <p>A través de la unidad de medida correctiva se presentó un concepto jurídico que, entre otros, concluye que, en los contratos o modificaciones a los mismos y en los términos del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, las partes pueden pactar obligaciones en estado de pendencia. Se resalta lo siguiente de mencionado concepto:</p> <p><i>"(...) Si la condición suspensiva es fallida la obligación desaparece o se extingue con efecto retroactivo – es como si nunca hubiera existido, nunca se estuvo obligado-. Así, ante una condición fallida, la ineficiencia pendiente o en suspenso del negocio jurídico se convierte en una ineficiencia permanente, pero más allá de esto la obligación cuyo estado de pendencia finalizó, se entiende, jamás existió"</i></p> <p>Con el fin de evitar la repetición de este tipo de hallazgos, a través de la acción preventiva del plan de mejoramiento se</p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>CONPES 3794 de diciembre 18 de 2013, también tres (3) meses después de suscrito el Otrosí No. 1.</p> <p>Frente al Otrosí No. 8 la entidad no suministró los documentos CONFIS Y CONPES que autorizan la reprogramación de las vigencias futuras allí pactadas.</p>		<p>propuso un proyecto de Ley mediante el cual se modifique, entre otros, el artículo 13 de la Ley 1682 de 2013, en el sentido de que en los contratos de infraestructura de transporte y en sus modificaciones se siga entendiendo que "(...) <i>está permitido pactar obligaciones sometidas a condición resolutoria y/o suspensiva en virtud del principio de autonomía de la voluntad de las partes (...)</i>".</p> <p>A pesar de que no se tiene conocimiento de que se hayan materializado el proyecto de Ley, se evidenció que la cláusula décima primera del otrosí No. 8 al contrato de concesión No. 007 de 2010, mediante la que se modificó la programación de las vigencias futuras, quedó sin efecto debido a que no hubo aprobación del CONFIS, según la tabla 2-14 del informe de la interventoría Consorcio El Sol correspondiente a abril de 2021 (Rad ANI No. 20214090538972 del 14-05-2021). Es decir que, como se indica en la unidad de medida correctiva, es como si dicha obligación nunca hubiese existido.</p> <p>Por otro lado, y a manera de complemento, en mayo de 2021 la Oficina de Control Interno evidenció que luego del otrosí No. 8 no se han acordado modificaciones a la programación de las vigencias futuras.</p>	
1215	27	<p>Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria. Modificación de las condiciones de pago de Hitos del Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.</p> <p>En el Contrato de concesión 007 de 2010, se pactó que los dineros de la cuenta de aportes ANI se irían trasladando a la Cuenta de</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>1. Concepto Jurídico de Asesor Externo que aborde la viabilidad de incluir condiciones dentro de los documentos contractuales de la ANI.</p>	<p>Permanencia de la causa: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: "<i>La Entidad ha venido cambiando las condiciones económicas, financieras y técnicas estipuladas tanto en el Pliego de Condiciones como en el Contrato Inicial, beneficiando sistemáticamente al concesionario, yendo en contravía de los intereses del Estado al realizar pagos de manera diferente a como se encontraba planteado</i>"</p>	No Efectivo

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>Aportes Concesionario, una vez se fuera ejecutando el 100% de cada Hito, entendiéndose como Hito, de acuerdo con la sección 13,04 literal d), la construcción o mejoramiento y rehabilitación de al menos diez (10) kilómetros de vía continuos, incluyendo, pero sin limitarse a puentes y viaductos.</p> <p>- En el Otrosí 1 de 30/09/2013, se modificó la citada sección 13.04 literal d) en el entendido que el pago de los Hitos se efectuará al sumar una longitud total del 10 o más kilómetros continuos y discontinuos completos.</p> <p>- En el Otrosí 3 de enero de 2015 se modifica la sección 13.04 literal d), en el sentido que se podrá realizar actividades de construcción de la Calzada nueva o mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente, en Hitos de longitud inferior a 10 kilómetros por calzada, de acuerdo con la subdivisión de Hitos prevista en el citado Otrosí.</p> <p>- El Otrosí 7 de 30/03/2016, adiciona al Literal c) de la Sección 13.04, tres párrafos relacionados con el derecho que tendrá el Concesionario a que se traslade de la Cuenta Aportes INCO a la Subcuenta de Ejecución de Obras que se creará para este fin, un pago parcial del 80% del valor para cada Hito, una vez la interventoría del proyecto certifique un avance igual o superior al 95% en la ejecución</p>	<p>2. Propuesta normativa que regule los eventuales vacíos existentes en materia de APP's los cuales podrían incluir aspectos tales como los relacionados en este hallazgo.</p> <p>INFORME DE CIERRES</p> <p>3. Informe de cierre.</p>	<p><i>inicialmente, facilitándole al privado su responsabilidad de financiar la construcción y rehabilitación del proyecto".</i></p> <p>En la auditoría se evidenció que con la cláusula sexta del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito en febrero de 2020, se ajustó de nuevo la sección 13.04 del contrato de concesión, asociada al derecho del Concesionario para traslados parciales de la Cuenta Aportes INCO.</p> <p>A pesar de que, a mayo de 2021, este esquema de pagos parciales haya contribuido a la reactivación de las obras en el proyecto, modificaciones contractuales de este tipo demuestran que la causa que dio lugar al hallazgo no ha desaparecido.</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>del mismo; y una vez suscrita el Acta de Terminación del Hito respectivo, tendrá derecho a que se efectúe el traslado del 20% restante.</p> <p>- El otrosí 9 del 28/04/2017, modifica el literal c) de la sección 13.04, en el sentido que el concesionario a que se traslade de la cuenta Aportes INCO a la subcuenta de ejecución de obras un pago parcial del 45% del valor de cada hito, una vez la interventoría del proyecto certifique un avance igual o superior al 60% en longitud de segunda capa de asfalto de hito respectivo.</p>			
1216	28	<p>Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Contribución aportes ANI Vigencias 2015 Y 2016. Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.</p> <p>El giro correspondiente a los aportes ANI vigencia 2015, el cual ascendía a \$275.814 millones, se hizo en dos etapas, la primera, el 30 de diciembre de 2015 por la suma de \$265.372,9 millones, y la otra el 30 de marzo de 2016 por valor de \$10.777,4 millones, lo que ocasionó que la Agencia pagará \$276.150,4 millones, es decir \$336,4 millones más de lo pactado contractualmente.</p> <p>De otra parte, el giro correspondiente a los aportes ANI vigencia 2016 el cual ascendía a</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe financiero Oficio al MHCP presentando el hallazgo y solicitando que se tenga en cuenta la realidad del mercado en la definición de los parámetros enviados en su circular para la elaboración del Anteproyecto de Presupuesto. (copia CGR) <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“Lo que denota una gestión antieconómica, ineficaz e ineficiente, en la medida que de haber realizado de manera adecuada y oportuna el control a los pagos de los aportes que debía efectuar la Agencia sobre este tema, se hubiera percatado de la diferencia faltante y dentro del término hubiera adelantado las gestiones correspondientes ante la autoridad competente para conseguir los recursos adicionales, es decir, solicitar las adiciones presupuestales, modificar el presupuesto existente o realizar algún traslado, figuras legales que se pueden utilizar para efectos de cumplir de manera oportuna con sus obligaciones y evitar de esta manera el pago de sumas adicionales”.</i></p> <p>Por medio del plan de mejoramiento la ANI certificó que los giros a los que hace referencia la CGR se sujetan a la</p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>\$557.970 millones, también se realizó en dos etapas, la primera, los días 28 y 29 de diciembre de 2016 por la suma de \$520.091 millones, y la otra el 23 de febrero de 2017 por un valor de \$38.457,6 millones, lo que ocasionó que la Agencia pagará \$558.548,7 millones, es decir, \$578,8 millones, más de lo pactado contractualmente.</p> <p>Incumpliendo lo señalado en la sección 13.01 del contrato de concesión 007 de 2010 y la Resolución 084 de 2014, es decir, no cancelar la totalidad de su aporte vigencias 2015 y 2016 respectivamente, a más tardar el 31 de diciembre de ese año.</p>		<p>programación anual de caja – PAC – autorizado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Asimismo, con el ánimo de evitar la repetición de situaciones similares a las que originaron el hallazgo, la ANI presentó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público el hallazgo, dando a conocer el impacto que han conllevado los parámetros presupuestales sobre el giro de las Vigencias Futuras de los años 2015 y 2016.</p> <p>Por otro lado, se informa que en 2020 la Oficina de Control Interno llevó a cabo una auditoría interna al cumplimiento de dicho procedimiento, donde se verificó la gestión correspondiente para la vigencia 2019 del proyecto Ruta del Sol 3, encontrando que los valores autorizados para pagar se encontraban dentro de los compromisos contractuales e incorporados en el presupuesto de la Entidad conforme al Decreto 2467 del 28 de diciembre de 2018, que liquidó el presupuesto de la ANI para 2019. (Ver radicado ANI No. 20201020060213 del 28-04-2020).</p> <p>Fiduciaria Bancolombia mediante radicado ANI No. 20204090094692 del 30-01-2020 certificó que dichos recursos ingresaron al patrimonio autónomo del proyecto Ruta del Sol 3 en diciembre de 2019.</p> <p>En lo que corresponde a la vigencia 2020, Fiduciaria Bancolombia mediante radicado ANI No. 20214090073622 del 22-01-2021 certificó que dichos recursos ingresaron al patrimonio autónomo del proyecto Ruta del Sol 3 en diciembre de 2020.</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>Por lo anterior, una vez revisado el comportamiento de las vigencias futuras en los últimos dos años, se concluye que dichos recursos han ingresado al patrimonio autónomo del proyecto en diciembre de los años correspondientes, lo que, en conjunto con las unidades de medida ejecutadas a través del plan de mejoramiento, permitirían declarar la efectividad de este.</p>	
1217	29	<p>Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Aportes Concesionario Equity en especie. Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.</p> <p>La Agencia Nacional de Infraestructura señala, que el concesionario realizó un aporte en especie constituido por costos, gastos y pagos, el 7 de abril de 2011, por la suma de \$10.710,3 millones, correspondiente al primer pago que debía realizar con cargo al contrato de concesión 007 de 2010.</p> <p>En los gastos que se admitieron como aportes en especie del concesionario, se observa el denominado comisiones por la suma de \$3.334,7 millones, se presume que corresponde al pago realizado a la IFC, y es superior al valor real que canceló el concesionario por este concepto, \$2.747,6 millones, a Bancolombia por la comisión de la carta de crédito Stand-by por la suma de</p>	<p align="center">UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Verificación de los soportes del equity en especie por parte de la interventoría e informe y recomendaciones al respecto.</p> <p align="center">INFORME DE CIERRE</p> <p>2. Informe de cierre</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“Lo anterior se constituye en un presunto detrimento al patrimonio del Estado en cuantía de \$5.267 millones, suma que le fue reconocida al Concesionario como aporte en especie correspondiente a gastos realizados antes de constituir la Fiducia, lo que denota una gestión fiscal antieconómica, ineficaz e ineficiente producto de un inadecuado control.”</i></p> <p>Con base en la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que la Interventoría del proyecto, Consorcio El Sol, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090646242 del 29 de junio de 2018, certificó que los aportes en especie a los que hace referencia la CGR fueron auditados y dictaminados por las revisorías fiscales y fiduciaria con las que contaba el Concesionario previo al inicio del contrato de concesión No. 007 de 2010, así:</p> <p><i>“(…) el monto aprobado como aportes al Equity en especie por parte del Concesionario, fue auditado y dictaminado por las revisorías fiscales del Concesionario y de la Fiduciaria, quienes por mandato legal son competentes y en su momento dieron Fe Pública sobre la información auditada y allegada por el Concesionario.”</i></p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>\$489,4 millones, y a INGETEC por la suma de \$139,2 millones.</p> <p>Teniendo en cuenta la fecha de suscripción del contrato 007 de 2010 (Agosto de 2010) y la fecha de su acta de inicio (Mayo de 2011), durante este período se generaron una serie de gastos que no tienen soporte que nos permita evidenciar que corresponden o guardan relación directa con su ejecución, ellos son: Honorarios \$267,7 millones, Otros Servicios \$163,9 millones, Gastos Legales \$267,7 millones, Mantenimiento y Herramientas \$55 millones, Adecuación e Instalaciones \$52,1 millones y Gastos de Representación y Relaciones Públicas \$29 millones, en cuantía de \$936,5 millones. También se observa el pago de \$3.716,4 millones por concepto de Contrato EPC, realizado entre enero y abril de 2011, cuando el contrato EPC suscrito entre el Concesionario y la Constructora Ariguaní SAS de acuerdo con lo ordenado en la sección 5.01 del contrato de concesión 007 de 2010 y el numeral 17 del Acta de Inicio de la fase de Construcción suscrita el 17 de agosto de 2012, se firmó el 22 de septiembre de 2011, es decir casi 9 meses después de realizado el pago y se canceló previo a la suscripción del Acta de inicio de la Etapa de Construcción y</p>		<p><i>Como soporte de lo anterior, se debe tener presente que estos aportes de dinero realizados por el Concesionario antes de la constitución de la Fiducia, se contabilizaron por las partes el 20 de marzo de 2012 y que a dichos aportes se les calificó como Aportes en Especie y el INCO, teniendo como soporte la certificación de KPMG, que actuaba como Revisor Fiscal de Yuma Concesionaria S.A., manifestó que podrían ser contabilizados bajo una condición que hizo constar en la comunicación ANI-2011-305- 004748-1 del 13 de abril de 2011, en los siguientes términos: "... los pagos realizados por la Concesionaria, derivados del cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión antes de la constitución de dicho Patrimonio, podrán ser contabilizados en el mismo, siempre y cuando se conserve la rigurosidad contable y financiera exigida para tales efectos y en todo caso, se encuentren debidamente soportados en su totalidad."</i></p> <p>Por otro lado, se verificó que, a partir del 16 de abril de 2012, el Consorcio El Sol lleva a cabo la interventoría financiera y contable del contrato de concesión No. 007 de 2010, gestión que a su vez tiene la supervisión de la ANI.</p> <p>Finalmente, en cuanto a medidas implementadas por la Entidad para evitar que este tipo de hallazgos se vuelvan a presentar, se ha evidenciado que en los contratos del programa de quinta generación se ha establecido que no habrá giros de equity en especie. A manera de ejemplo se cita el numeral 1.92 del capítulo I del proyecto de minuta de la parte general del contrato de concesión asociado a la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali – Palmira:</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		previo a la firma del contrato suscrito por este concepto.		<p>4.91 "Giro de Equity"</p> <p><i>Es el valor mínimo correspondiente a los giros que deba hacer el Concesionario al Patrimonio Autónomo (Cuenta Proyecto) en los términos y condiciones previstos en este Contrato, en especial en la Sección 3.9 de esta Parte General. El Giro de Equity podrá ser deuda subordinada de socios al Proyecto; sin embargo, en ningún caso esta deuda podrá estar al mismo nivel de la deuda de los Prestamistas y por lo tanto, el pago de la deuda subordinada de socios estará subordinado al pago de la deuda del Proyecto, en ningún caso se podrá pagar primero la deuda subordinada, excepto si media acuerdo escrito en contrario de los Prestamistas. <u>No habrá Giro de Equity en especie.</u>" (Subrayado fuera de texto)</i></p>	
1218	30	<p>Administrativo, con presunta incidencia Disciplinaria - Rendimientos Financieros.</p> <p>Los rendimientos financieros generados por los recursos que la entidad ha entregado a la concesión a título de aporte estatales entre diciembre de 2012 y agosto de 2017 no han sido reintegrados al Tesoro Nacional, vulnerando lo establecido en el Parágrafo 2º del artículo 16 del Decreto 111 de 1996. Los rendimientos generados con recursos del Estado que aún se encuentran en la cuenta Aportes ANI, ascienden a la suma de \$160.664,1 millones</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificación de la Fiduciaria respecto del no pago al concesionario con cargo a rendimientos financieros. 2. Comunicación a la CGR delegada para investigaciones, juicios fiscales y jurisdicción coactiva, en la que se manifieste la inexistencia de daño, por la no ocurrencia del hecho descrito en el hallazgo. 	<p>Desaparición de la causa: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: "La Entidad señala que los rendimientos generados por los aportes de la ANI no se han transferido, sin embargo precisa que los mismos serán trasladados al Concesionario si este cumple con el plan de obras anual según se acordó en la sección 13.03 literal (d) del contrato 007 de 2010"</p> <p>Según se acredita a través de las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento, el contrato de concesión No. 007 de 2010 no prevé el traslado de los rendimientos financieros generados por los aportes estatales al Tesoro Nacional. Con base en el literal (d) de la sección 13.03, dichos rendimientos se deben depositar en la Cuenta Aportes Concesionario "(...) una vez al año cuando se haya</p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
			<p>3. Informe Financiero.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>4. Conceptos jurídicos de Abogado Externo en relación con el asunto objeto de hallazgo.</p> <p>5. Auto N° 51 de 2015 CGR, confirmado mediante Auto 00100 del 24 de marzo de 2015</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>6. Informe de cierre</p>	<p><i>cumplido el ochenta por ciento (80%) del Plan de Obras para el respectivo año, si no se cumple con la meta, se continuarán acumulando hasta que se verifique la meta."</i></p> <p>Con relación a las unidades de medida preventivas, se resalta que a través del concepto jurídico del Abogado Externo (Medellín, Martínez & Durán Abogados) se concluyó que:</p> <p><i>"(...) los rendimientos financieros producidos por los recursos públicos que se consignan en los patrimonios autónomos, por constituir una operación financiera en que la ANI actúa como deudor del Concesionario mas no como acreedor del mismo, no se encuentran dentro del concepto de recursos de capital y, por lo tanto, tampoco dentro del presupuesto de ingresos o rentas, que son los que comportan la obligación de ser consignados en la Dirección del Tesoro Nacional.</i></p> <p><i>Así las cosas, en nuestra opinión, la referida distribución de los rendimientos financieros de los recursos que ingresan a la fiducia con una vocación de pago no contradice lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 16 del Decreto 111 de 1996, por cuanto dicha norma, hace referencia a la obligación de consignar los rendimientos financieros en la Dirección del Tesoro Nacional, provenientes de la inversión de los recursos originados en los aportes de la Nación, y en este caso el pago al contratista no constituye ninguna inversión, sino un gasto público y tampoco pertenecen a la Entidad de acuerdo con lo expuesto en precedencia."</i></p> <p>Respecto a la segunda unidad de medida preventiva, se tiene que por medio de Auto No. 51 del 16 de febrero de 2015, la</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>CGR archivó el proceso de responsabilidad fiscal No. 6-054-12, relacionado con un hallazgo formulado a la ANI debido a que, en el desarrollo de otro contrato de concesión, No. 447 de 1994, no se había evidenciado que los rendimientos de los dineros aportados por la Nación se reintegraran al Tesoro, lo que corresponde a una situación similar a la que dio lugar al presente hallazgo.</p> <p>En conclusión, el plan de mejoramiento ha acreditado que las condiciones contractuales no prevén el traslado de los rendimientos al Tesoro Nacional y que el Concesionario tiene derecho a recibirlos, siempre y cuando cumpla con requisitos contractuales.</p>	
1219	31	<p>Administrativo. Información Aporte ANI Diciembre de 2016. Ruta del Sol 3.</p> <p>De acuerdo con la información suministrada por la ANI en respuesta al numeral 13 del oficio No. 002, numeral 1 del oficio 004 y numeral 2 del oficio 005, con respecto a los aportes dados por la ANI en el mes de diciembre de 2016, se observa que se presenta una diferencia de \$30,8 millones.</p>	<p align="center">UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Informe financiero.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>2. Informe de cierre.</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Debilidades en los mecanismos de control y seguimiento sobre la información"</i>.</p> <p>En la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento la Vicepresidencia Ejecutiva certifica que:</p> <p><i>"La diferencia por \$30.880.478 corresponde al Gravamen al Movimiento Financiero (GMF) que se generó por el pago de \$7.751.000.000 pesos. Lo anterior, debido a que en el presupuesto de la vigencia de 2016 bajo el Decreto 2550 de 2015, en el CDP No. 616 del 8 de enero de 2017 y RP No. 1716 del 8 de enero de 2016 se detalla que estos recursos fueron asignados Sin Situación de Fondos. La fuente de estos recursos fue la Subcuenta de Rendimientos ANI Cuenta De Ahorros Bancolombia. No. 245-749660-31, PA Vías de las Américas, de acuerdo al Decreto 2550 de 2015 y a las instrucciones recibidas por la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno;</i></p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p><i>teniendo en cuenta que presupuestalmente el ingreso y el gasto estaban efectuados por los valores exactos, se efectuó la instrucción descontando del rubro el valor del GMF, teniendo en cuenta que toda salida de dinero de la Fiduciara genera el gravamen del 4 por 1000 (...)</i></p> <p>Es decir que los \$30.8 millones a los que hace referencia la CGR corresponden al 4 por 1000 generado por movimientos entre cuentas de diferentes patrimonios autónomos. Según el informe de cierre del plan de mejoramiento “(...) dicha operación NO se considera que sea generada por debilidades en los mecanismos de control y seguimiento de la información.”</p> <p>En cuanto a los mecanismos de control y seguimiento sobre la información financiera del proyecto, se ha evidenciado, por ejemplo, consistencia entre lo reportado por la Supervisión y por la Interventoría en lo que se refiere al valor total de los aportes ANI en la etapa preoperativa, lo que se puede corroborar, por ejemplo, con la ficha financiera del proyecto presentada en el informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente a marzo de 2021 y el formato GCSP-F-007 (Ejecución de recursos públicos) diligenciado por la Interventoría Consorcio El Sol para marzo de 2021, presentado a través de radicado ANI No. 20214090376612 del 07-04-2021.</p>	
1220	32	<p>Administrativo. Panel de expertos Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.</p> <p>En el Acta de Inicio del contrato 007 de 2010, suscrita el 31 de mayo de 2011, se señala que</p>	<p align="center">UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“Lo anterior impide a la CGR tener certeza sobre si se conformó o no el citado Panel de Expertos. Esta situación ya había sido observada por la CGR en</i></p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>"el día 24 de marzo de 2011 y 23 de mayo de 2011, previa verificación de los requisitos aplicables para los miembros del Panel de Expertos, se suscribió el Acta de nombramiento del Panel de Expertos acordado entre las Partes, con lo cual quedó conformado en debida forma el Panel de Expertos".</p> <p>La CGR al indagar sobre el tema, la Agencia señala que "Desde el acta de inicio que fue suscrita el 1 de junio de 2011 hasta el 28 abril de 2017, fecha en la cual se modificó la figura, <u>el Panel de expertos no fue conformado</u>, o estructurado en razón a que no se evidenció la ocurrencia de desavenencias que hubieren ameritado su conformación o convocatoria. Por lo anterior, <u>durante la permanencia contractual del mecanismo no se efectuaron erogaciones por este concepto.</u>" (la CGR subraya fuera de texto).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Certificación de la fiduciaria donde se verifica el NO pago por concepto de panel de expertos. 2. Modificación contractual en la cual se eliminó la figura de panel de expertos y en su lugar se estableció el mecanismo de amigable componedor. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Informe de cierre 	<p><i>el proceso auditor de la vigencia 2014, pero solo hasta abril de 2017 se tomaron las acciones correctivas"</i></p> <p>Con base en la documentación que demuestra el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que con la cláusula sexta del otrosí No. 8 al contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito el 28 de abril de 2017, se sustituyó la figura de Panel de Expertos por la de Amigable Composición, que se define como un "(...) mecanismo alternativo de solución de conflictos, por medio del cual, dos o más particulares, un particular y una o más entidades públicas, o varias entidades públicas, o quien desempeñe funciones administrativas, delegan en un tercero, denominado amigable componedor, la facultad de definir, con fuerza vinculante para las partes, una controversia contractual de libre disposición.", según el artículo 59 de la Ley 1563 de 2012 "Por medio de la cual se expide el Estatuto de Arbitraje Nacional e Internacional y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Posteriormente, el 5 de junio de 2018 la Fiduciaria Bancolombia certificó: "(...) a la fecha no se ha constituido una subcuenta específica en el Fideicomiso para panel de expertos.", lo que según la Vicepresidencia Ejecutiva "(...) confirma que no ha existido esta figura", según el informe de cierre del plan de mejoramiento.</p> <p>Finalmente, con base en el informe financiero de la interventoría Consorcio El Sol correspondiente a marzo de 2021, se verificó que a la fecha no se cuenta con una subcuenta asociada a pagos de Panel de Expertos.</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				Lo anterior demuestra que se atacó la causa que dio lugar al hallazgo; por ende, se procede a declarar su efectividad en lo correspondiente a la incidencia administrativa.	
1222	34	<p>Administrativo. Consistencia en la información. Contrato de Concesión 007 de 2010 de Ruta del Sol 3.</p> <p>a) El crédito sindicado, se debía obtener en cuantía de \$220.000 millones en pesos constantes de diciembre de 2008, y la interventoría en sus informes señala que la financiación de los 4 bancos asciende a \$450.000 millones que es mayor a lo pactado contractualmente, pero de acuerdo con lo consignado en la información suministrada por la Agencia se han desembolsado por este concepto \$335.536,9 millones, suma que también es inconsistente, en la medida que contiene los \$65.000 millones, correspondientes al último aporte Equity realizado por el concesionario. De acuerdo con la respuesta dada por la ANI, manifiesta que se obtuvo la financiación de cuatro bancos por \$450.000 millones correspondiente al crédito, este valor difiere a la información suministrada por la ANI en desarrollo del proceso auditor.</p> <p>b) La interventoría en sus diferentes informes menciona que el concesionario ha realizado la totalidad de los aportes que les correspondía de acuerdo a lo pactado en la</p>	<p align="center">UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Concepto de Interventoría.</p> <p align="center">INFORME DE CIERRE</p> <p>2. Informe de Cierre.</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“La información reportada por la Entidad en atención a los diferentes requerimientos realizados por el Equipo Auditor, difiere de la que reporta la interventoría en sus informes”</i></p> <p>Con base en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento se evidenció que por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090650982 del 29/06/2018 la Interventoría, Consorcio El Sol, demuestra, según la Vicepresidencia Ejecutiva, que la información reportada obedecía a la realidad del proyecto.</p> <p>Por otro lado, al realizar una comparación aleatoria de datos financieros reportados por la Supervisión en sus informes de seguimiento correspondientes a febrero y marzo de 2021, se evidenció concordancia con el informe financiero de interventoría correspondiente a marzo de 2021 (No. 108), lo cual demuestra que se han implementado medidas para evitar que se presenten diferencias entre los reportes y hallazgos de este tipo.</p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>sección 6.02 del contrato de concesión 007 de 2010, sin embargo, de acuerdo con la información suministrada por la misma Agencia, tal aporte no se encuentra reflejado en la cuenta "aportes concesionario".</p> <p>c) Se observa que los rendimientos generados en la subcuenta divulgación fueron de \$368 millones, sin embargo, de acuerdo con la información suministrada por la Agencia, los rendimientos trasladados de ésta subcuenta a la cuenta Aportes ANI-traslado rendimientos ANI, ascienden a la suma de \$1.270,3 millones.</p> <p>d) La Agencia reporta que la subcuenta Soporte Contractual ingresaron \$4.500 millones y \$1.300 millones, provenientes de un traslado de fondos por cancelación de cuentas, lo que no es correcto, por cuanto el origen de estos recursos corresponde a los traslados de la subcuenta supervisión aérea.</p>			
1310	8	<p>Administrativo. Registro Contable Concesión Ruta del Sol III.</p> <p>El modelo de Reconocimiento Contable utilizado como soporte de registro del Contrato de Concesión No. 007 de 2010 a diciembre 31 de 2018 y de las modificaciones realizadas en el Desarrollo Vial Ruta del Sol III, la distribución del Capex no se realizó conforme a la ejecución real de la inversión de las obras cuyo avance físico a 31 de</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>1. Guía de Aplicación contable para el modo carretero, en que el se de instrucción del diligenciamiento y soportes de la información solicitada que alimenta el modelo financiero</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“Lo anterior, evidencia la deficiencia en el reconocimiento y la falta de información idónea de los soportes utilizados para el registro contable, denotando que la información contable no cumple con las características cualitativas de la información financiera establecidas en el Numeral 4 del Marco Conceptual para la preparación y presentación de la información financiera de las entidades de gobierno”</i></p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>diciembre de 2018 es del 31.90% del proyecto según informe de supervisión de la ANI, las cuales a la fecha deberían ser del 84.72% en Segunda Calzada y del 59.70% en Mejoramiento. Adicionalmente, en el Modelo de Reconocimiento Contable de la Concesión - Hoja Inputs, no se encuentra discriminado los valores: Total CAPEX, Total Mantenimiento, Total OPEX.</p>	<p>para fines contables elaborado por DELOITTE.</p> <p>2. Remisión del modelo financiero para fines contables ajustado, de acuerdo a la instrucción de la Guía de Aplicación contable para el modelo carretero, acompañado de los soportes de la información.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>3. Informe de cierre</p>	<p>Con base en el plan de mejoramiento se evidenció que en 2020 la Entidad estableció la metodología para el diligenciamiento del modelo financiero con fines contables para los proyectos de Concesión de Primera y Tercera Generación, por medio del instructivo interno GADF-I-009.</p> <p>Según el informe de cierre radicado a través de la comunicación ANI No. 20205000107523 del 01-09-2020, con base en dicha metodología, para el proyecto Ruta del Sol 3 “Se realizó el modelo contable año 2019 cumpliendo con los lineamientos establecidos en la Guía de aplicación del modelo contable, realizando la revisión, documentación y soporte de las cifras reconocidas en el Modelo Financiero como CAPEX, Total Mantenimiento y OPEX del Proyecto Ruta del Sol – Tercer Sector junto con el informe integral de seguimiento y el informe elaborado por la interventoría para la determinación de los porcentajes incluidos en el Anexo 1 de la Guía contable como soporte.”</p> <p>Por otro lado, en mayo de 2021 la Supervisión remitió el ejercicio del modelo contable para 2020, encontrando que este presenta valores asociados al CAPEX y OPEX, entre otros, demostrando así continuidad en la aplicación de la unidad de medida preventiva para superar la causa que dio lugar a la formulación del hallazgo.</p>	
1316	14	<p>Administrativo. Aportes Vigencias Futuras Ruta del Sol Sector III.</p> <p>A 31 de diciembre de 2018, la ANI ha trasladado recursos al Patrimonio Autónomo</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe Integral de Seguimiento</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: “No se observa la administración eficiente de los recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación para el contrato de concesión Ruta del Sol Sector III como lo establece el artículo</p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>del Proyecto Ruta del Sol III, por concepto de vigencias futuras, en cuantía de \$1,9 billones, de lo cual al Concesionario solo se le han efectuado pagos equivalentes al 16%, es decir, \$311.303,2 millones, evidenciando con ello, que la ejecución financiera del proyecto ha sido baja durante los últimos 7 años, por lo que, a 31 de diciembre de 2018, existe un saldo en el Patrimonio Autónomo por \$1,96 billones.</p> <p>El Concesionario YUMA CONCESIONARIA S.A, ha manifestado a la ANI la imposibilidad de continuar con la financiación del proyecto toda vez que se han presentado reiterados incumplimientos de algunas de las obligaciones contractuales, no obstante la entidad, dio inicio a los procesos administrativos sancionatorios, por los presuntos incumplimientos graves que amenazan la parálisis total y definitiva del Proyecto, lo cual podría conllevar la declaratoria de caducidad del contrato.</p> <p>Sin embargo, la ANI continúa realizando los traslados de los aportes de vigencias futuras al patrimonio autónomo, entre ellos la vigencia futura del año 2018 por valor de \$178.560,2 millones.</p>	<p>2. Informe de interventoría sept 2020</p> <p>3. Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión 007 de 2010</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>4. Manual de Interventoría y Supervisión</p> <p>5. Modelo Estándar 4G</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>6. Informe de Cierre</p>	<p><i>149 de la Ley 1753 de 2015, máxime cuando dicho contrato solo tiene un avance del 31%”</i></p> <p>Con relación a la administración de los recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación, a través del informe de cierre del plan de mejoramiento la ANI certificó que los aportes de vigencias futuras al patrimonio autónomo no se encuentran condicionados al avance físico del proyecto y es obligación de la Entidad cumplir con el cronograma pactado contractualmente, así: <i>“(…) En el Contrato de Concesión que nos ocupa, se previeron aportes del Presupuesto General de la Nación amparados en la autorización para comprometer vigencias futuras excepcionales hasta 2025 y se pactó claramente que el mecanismo o procedimiento de ejecución presupuestal fuera mediante el giro de los recursos a la Cuenta Aportes INCO (hoy ANI) abierta en el Patrimonio Autónomo, que para tales efectos constituyera el concesionario y no se condicionó el giro de recursos a la ejecución de determinada cantidad de obra pues tal procedimiento es propio del contrato de obra pública y no de concesión.”</i></p> <p>Con base en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que a partir de los contratos del programa de 4ta generación se han incluido precisiones respecto a los aportes del Presupuesto General de la Nación, estableciendo claramente que estos serán trasferidos por la ANI en los términos, montos y plazos establecidos contractualmente, sin estar condicionados al avance físico de un proyecto:</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p><i>“Los Aportes ANI serán aportados por la ANI en los términos, montos y plazos establecidos en la Parte Especial. Para cumplir con dichos plazos, la ANI adelantará las gestiones correspondientes para contar con la debida programación de recursos en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC), según lo dispuesto en la Ley Aplicable.”</i></p> <p>Finalmente, teniendo en cuenta que la CGR formuló el hallazgo con base reiterados incumplimientos del Concesionario, sobre los que la ANI tramitó múltiples procedimientos administrativos sancionatorios, incluido el de caducidad, se debe tener en cuenta que dichos incumplimientos cesaron en su mayoría con la suscripción y ejecución de lo acordado con el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, con el que se reactivó el proyecto Ruta del Sol 3.</p> <p>Lo anterior se demuestra, por ejemplo, con el avance en ejecución de obras de 35.02% planeado Vs. 35.86% ejecutado, según lo reportado en la plataforma Aniscopio, con corte a 15 de mayo de 2021. Asimismo, mediante radicado ANI No. 20214090259622 del 08-03-2021, la Interventoría Consorcio El Sol certificó que <i>“(…) se evidencia el cumplimiento de las metas programadas para el bimestre enero – febrero de 2021 con corte al último día del mes de febrero de 2021.”</i></p> <p>Lo anterior demuestra que la ANI ha implementado medidas para evitar este tipo de hallazgos a futuro, asimismo que, en lo que concierne al proyecto Ruta del Sol 3, se implementaron medidas frente a los incumplimientos señalados por la CGR</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				que han permitido que a la fecha el contrato de concesión de ejecute según las obligaciones vigentes.	
1327	25	<p>Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Deficiencias en la planeación y reconocimiento de variantes adicionales Proyecto Ruta del Sol Sector III.</p> <p>En el Otrosí No. 7 de fecha 30 de marzo de 2016, se evidencia en el considerando "D": "Que dentro del Diagnóstico Ambiental de Alternativas por determinación de la ANLA, se generó para el Concesionario la obligación de construir 15 variantes adicionales a las contempladas en el contrato, llegando a un total de 16 variantes dentro del corredor vial.", por otro lado, en el literal "C" del numeral 3.1.4. del Apéndice Técnico Parte 'A', del Contrato de Concesión No. 007-2010, se establece que es obligación del Concesionario la construcción de las variantes de población, pero solo se describe la Variante Bosconia, indicando: "Se incluye en el Sector la Variante Bosconia, para la que se ha previsto intersecciones a nivel tipo glorieta con las vías que intercepta. Toda variante construida debe ser diseñada y desarrollada como una vía cerrada y protegida, con el propósito de evitar invasiones al derecho de vía en el futuro"</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Integral de Seguimiento Laudo Tribunal Arbitramento <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: "Lo anterior contraviniendo lo enunciado en la Constitución Política de Colombia en el artículo 209, en la Ley 734 de 2002, artículos Nos. 1, 25 y 34 numeral 1, artículo 35 numeral 1 y artículo 53, en la Ley 80 de 1993 en los artículos Nos. 3, 4, 5 y 25 en los numerales 2, 3, 4 y 5 y artículo No. 26 en los numerales 1 y 2"</p> <p>En la documentación que demuestra el cumplimiento del plan de mejoramiento se evidenció que en mayo de 2020 se profirió un laudo arbitral que dirimió controversias entre el Concesionario y la ANI, respecto a la ejecución de las variantes ordenadas por la ANLA.</p> <p>En dicho laudo, como se menciona en el informe de cierre del plan de mejoramiento: "(...) <u>quedó claro que no se trató de una deficiente planeación como lo manifiesta el Ente de Control, sino un riesgo previsto que se desbordó tanto para la Agencia Nacional de Infraestructura, como para el Concesionario.</u> Y, los efectos desfavorables de su materialización deben ser soportados por las partes, teniendo en cuenta lo acordado con la suscripción del Contrato de Concesión; esto significa entonces que, los costos diferenciales entre la construcción del paso poblado y la variante que se presenten en ocasión a la intervención del tramo San Roque – Bosconia – Ye de Ciénaga estarán a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, y las variantes que se encuentren en la intervención del tramo Carmen de Bolívar –Bosconia – Valledupar estarán a cargo de YUMA CONCESIONARIA S.A." (Subrayado fuera de texto).</p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p>Se considera que el laudo arbitral demuestra que desapareció la causa que dio lugar al hallazgo, pues estableció que la situación se originó por la materialización de un riesgo previsto en el contrato de concesión No. 007 de 2010.</p> <p>Por otro lado, con base en el anexo 1-3 del informe de la interventoría Consorcio el Sol correspondiente a marzo de 2021, se evidencian avances en las actividades de construcción asociadas a las variantes El Dificil, La Gloria, Nueva Granada, El Bajo, María Angola y Aguas Blancas. Asimismo, en dicho informe se indica que para la variante Pueblo Nuevo finalizaron las actividades constructivas y que la infraestructura vial está en uso.</p>	
1328	26	<p>Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Retrasos del Plan de Obras. Proyecto Ruta del Sol Sector III.</p> <p>Durante el desarrollo del Contrato de Concesión No. 007-2010 se suscribió un total de nueve (09) otrosíes, de los cuales los números 01, 03, 07, 08 y 09, sirvieron para otorgarle al concesionario liquidez con la finalidad de evitar la paralización de las obras, pese a lo anterior, se evidencia un avance físico del 31.90% del proyecto, es decir, un avance del 0.51% durante la vigencia 2018.</p> <p>Se evidencia que el concesionario ha incumplido con el objeto del contrato de concesión, en razón a los retrasos</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión 007 de 2010 Informe Integral de Seguimiento <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión Instalación de Veedurías en Cesar Audiencia Pública Magdalena 	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Lo anterior evidencia que el avance físico (31.90%) no es proporcional con los aportes realizados por la ANI (63.95%) al final de la vigencia 2018, situación que pese a las retenciones, reducciones realizadas y procesos sancionatorios que ha aplicado la ANI no han sido suficientes ni efectivos para el cumplimiento del objeto contratado."</i></p> <p>Conforme a las unidades de medida correctivas, en febrero de 2020 se suscribió el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, con el que se establecieron medidas adicionales para otorgar liquidez al Concesionario y así reactivar las obras del proyecto, las que se vienen ejecutando acorde a lo programado. A 15 de mayo de 2021, según información reportada en Aniscopio, el avance físico del proyecto es de 35.86%, contra un 35.02% planeado.</p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>evidenciados, la no prestación el servicio de segunda calzada, la no construcción de obras anexas y la falta de mejoramiento y rehabilitación.</p>	<p>INFORME DE CIERRE</p> <p>6. Informe de Cierre</p>	<p>Asimismo, y a manera de complemento, se informa que en mayo de 2021 la Interventoría Consorcio el Sol certificó cumplimiento en las metas de construcción de calzada nueva y de intervención de calzada existente mediante comunicación con radicado ANI No. 20214090518382 del 11-05-2021, así:</p> <p>Para calzada nueva: “(...) la meta en calzada nueva para el mencionado bimestre con corte al último día del mes de abril es de 176,933 km de asfalto en segunda capa; al 30 de abril de 2021 se han ejecutado 194,260 km por tanto cumple la meta.”</p> <p>Para calzada existente: “(...) la meta en calzada existente para el mencionado bimestre con corte al último día del mes de abril es de 141,792 km de asfalto en segunda capa; al 30 de abril de 2021 se han ejecutado 142,781 km por tanto cumple la meta”</p> <p>Por otro lado, se evidenció que previo a la suscripción del otrosí No. 10, según consta en la documentación que acredita el cumplimiento de las unidades de medida preventivas, se constituyó la veeduría ciudadana de Cesar y se celebró una audiencia pública en Santa Marta el 6 de febrero de 2020; según el informe de cierre del plan de mejoramiento:</p> <p><i>“En dichas audiencias, se contó con la participación de las veedurías ciudadanas del Proyecto, representantes de los proveedores del EPC del Concesionario (Constructora Ariguani SAS), la comunidad en general, autoridades departamentales y municipales, funcionarios del citado organismo de Control, así como la ANI, Interventoría y YUMA CONCESIONARIA S.A., en donde se realizó una presentación del estado actual del</i></p>	

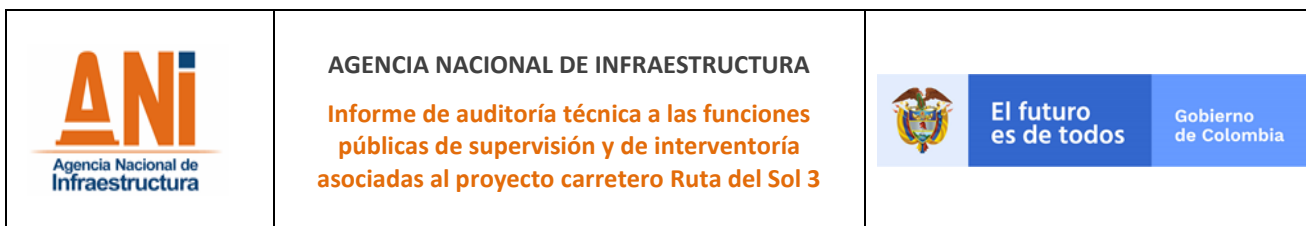
No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p><i>proyecto, de los acuerdos alcanzados, y de la justificación que conllevó a la posición unánime de los asistentes, a que en virtud de la prevalencia del interés general y la protección de los derechos de los ciudadanos y del patrimonio público, se adelantaran las acciones tendientes a que de manera inmediata a reactivar el Proyecto Ruta del Sol Sector 3. Gestiones que se adelantaron y se materializaron con la suscripción del Otrosí No. 10.</i></p> <p><i>Estas dos actividades a través de las cuales se hace el control social activo, se convierten en una herramienta preventiva ya que desde la veeduría se pueden crear alertas tempranas cuando se evidencia alguna demora o gestión pendiente por parte del Concesionario.”</i></p> <p>En ese orden de ideas, la ejecución del proyecto ahora cuenta con un control social activo que puede alertar a la ANI sobre eventuales incumplimientos contractuales del Concesionario, en virtud de las condiciones actuales del proyecto, redefinidas principalmente con lo acordado a través del otrosí No. 10.</p> <p>Finalmente, como se indica en el informe de cierre, se debe tener en cuenta que los aportes realizados por la ANI corresponden a una obligación del Estado establecida en la sección 13.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, aportes que percibe el Concesionario siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos contractualmente para tal fin.</p>	
1329	27	Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estudios y Diseños para la	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS	Permanencia de la causa: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>“Se evidencia que el inicio de la</i>	No Efectivo

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>construcción del segundo puente sobre el río Magdalena Plato - Zambrano.</p> <p>El 21 de julio de 2015 se suscribió el Otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 007 de 2010, en este se incorporó la elaboración de los estudios y diseños Fase III del segundo puente en Plato - Zambrano por un valor de \$5.788,24 millones de 2014.</p> <p>Estos estudios y diseños se concentran en los entregables mencionados en el otrosí No. 05 cláusula cuarta, además, en las cláusulas quinta y sexta se mencionan las características para la estructuración jurídica y financiera respectivamente, lo anterior para un total de 15 entregables, que estaban previstos para ser entregados en los siguientes tiempos:</p> <p>Estaba previsto que dichos entregables fueran entregados el 22 de agosto de 2017, pero a de abril de 2019, no han sido subsanadas las objeciones dadas por la interventoría, generando el presunto incumplimiento del Otrosí No. 5 de 2015 por parte del concesionario, además es importante resaltar, que al 26 de abril de 2017 ya se había reconocido por parte de la ANI la suma de \$5.209,46 millones de 2014.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Informe Integral de Seguimiento Procedimiento Administrativo Sancionatorio Decisión de Amigable Componedor frente a la controversia referente a los Estudios y Diseños del puente <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 	<p><i>construcción del segundo puente de Plato - Zambrano se previó para principios de la vigencia 2018, hecho que a la fecha no se ha dado, por lo cual se ha retrasado la operación y conectividad de este corredor vial."</i></p> <p>El plan de mejoramiento demuestra que el otrosí No. 5 se suscribió con el propósito de adicionar al contrato de concesión No. 007 de 2010 la elaboración de los estudios y diseños del segundo puente sobre el río Magdalena, entre los municipios de Plato y Zambrano, incluyendo los tramos viales de aproximación, y no la construcción de este. Según dicho otrosí el Concesionario contaba con 18 meses contados desde el 21 de julio de 2015 para llevar a cabo dichos estudios y diseños.</p> <p>Estos productos no han sido recibidos a satisfacción; por lo tanto, han dado lugar a una controversia dirimida por un panel de amigable composición en enero de 2020 y al inicio, en 2017, de un procedimiento administrativo sancionatorio, vigente a mayo de 2021.</p> <p>Con base en la cláusula tercera del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 007 de 2010 "(...) la ejecución de los trabajos de construcción de las obras, estará sujeta a la aprobación de los Estudios y Diseños Fase III por parte de LA AGENCIA; así como que de la estructuración financiera, jurídica, ambiental y técnica del Proyecto LA AGENCIA concluya en forma expresa y definitiva, que el Proyecto es viable y que se cuenta con disponibilidad presupuestal, conforme a lo establecido en la Sección 13.01 del Contrato de Concesión", lo que no ha sucedido a la fecha, según lo reportado en el informe de cierre.</p>	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				A pesar de que desde la Vicepresidencia Ejecutiva se ha adelantado la gestión que se encuentra a su alcance para dar continuidad al proyecto del segundo puente sobre el río Magdalena, se considera que el plan de mejoramiento no puede ser declarado efectivo ya que no se ha logrado superar la etapa de estudios y diseños de mencionado proyecto.	
1330	28	<p>Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estructuración y necesidad del segundo puente sobre el río Magdalena Plato – Zambrano</p> <p>En la estructuración del proyecto vial no se contempló el estudio, diseño, construcción y operación del segundo puente del Plato - Zambrano, situación que dificulta la circulación y/o servicio del corredor. De acuerdo con el plan de obras, la construcción de los 9 tramos del Sector III está prevista ser terminada para finales de la vigencia 2019, pero a corte del 31 de diciembre de 2018 presenta un avance físico del 31,90%.</p> <p>Se proyecta que la construcción del segundo puente tenga una duración entre los 24 y 30 meses.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se evidencia una diferencia en las velocidades de diseño de la</p>	<p>ACCIONES PREVENTIVAS:</p> <p>1. Informe en conjunto Vicepresidencia de Estructuración y Vicepresidencia Ejecutiva</p> <p>ACCIONES CORRECTIVAS:</p> <p>2. Informe de Interventoría donde se evidencie que es técnicamente viable el cambio de las velocidades en el corredor vial.</p> <p>INFORME DE CIERRE:</p> <p>3. Informe de Cierre</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"se evidencia que la ANI no contempló en la estructuración del proyecto vial Ruta del Sol Sector III las características técnicas y operativas de este puente que fue inaugurado el 30 de diciembre de 1997."</i></p> <p>Con base en la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento se evidenció que la construcción de un segundo puente sobre el río Magdalena en Plato no se incluyó en la estructuración debido a que en el proyecto inicialmente se contempló únicamente proveer una segunda calzada entre San Roque y la Ye de Ciénaga.</p> <p>Según el informe de cierre "(...) La propuesta de Yuma Concesionaria, ganadora de la licitación, ofreció construir toda la doble calzada de la Ruta 80 entre Carmen de Bolívar y Valledupar, y al incluir la doble calzada entre Plato y Carmen de Bolívar, creó la necesidad de darle continuidad a toda la doble calzada de la Ruta 80.", lo que dio lugar a la necesidad de un segundo puente sobre el río Magdalena en Plato.</p> <p>Con la suscripción del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 007 de 2010, Yuma Concesionaria adquirió la obligación de ejecutar los estudios y diseños asociados a este segundo</p>	<p>Efectivo (Incidencia Administrativa)</p>

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
		<p>vía y el puente existente (puente Antonio Escobar).</p>		<p>puente, más no su construcción, condicionada a la aprobación de los estudios y a la consecución de recursos por parte de la ANI, lo que no ha sucedido a mayo de 2021, pues dichos estudios y diseños hacen parte de un proceso administrativo sancionatorio.</p> <p>Por otro lado, el plan de mejoramiento demuestra un análisis técnico de la interventoría Consorcio El Sol, donde se expone que:</p> <p><i>“En atención al concepto requerido respecto a las posibles razones por las cuales la ANI no contempló dentro del proyecto inicial del tramo III de la Ruta del Sol, la construcción del segundo puente sobre el río Magdalena en Plato, se considera importante realizar las siguientes consideraciones:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Los volúmenes que se presentaban sobre el corredor objeto del proyecto, indican cifras inferiores a los 400 vehículos por hora en los dos sentidos de circulación, valores bajos al considerar que la capacidad establecida como máxima para vías de dos carriles en condiciones de tangente y con adecuadas condiciones de visibilidad, bermas y demás elementos que contemplaba la infraestructura existente es de 3200 veh/hora. Situación que reflejaba un nivel de servicio adecuado y con una capacidad remanente en su operación.</i> <i>2. La realización de transiciones de velocidad al pasar de sectores en doble calzada a calzada sencilla es una herramienta que puede emplearse dentro de la ejecución de proyectos con gradualidad de obras, situación para la cual debe establecerse la señalización y dispositivos respectivos</i> 	

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				<p><i>conforme a los planteamientos de canalización y demás medidas que desde el punto de vista de seguridad vial y manejo de tránsito se requieran, pero que son manejos normales en las carreteras nacionales.</i></p> <p><i>3. El nuevo puente en Plato, corresponde a una obra que por su magnitud puede valorarse como un proyecto independiente, esto debido a los grandes recursos que demanda y a los procedimientos constructivos que se requieren, situación para la cual la conectividad existente no se vería afectada, puesto que los usuarios podrían emplear como aún lo hacen la infraestructura actual en condiciones de servicio buenas.</i></p> <p><i>4. Los corredores viales en Colombia tanto en calzada sencilla como doble calzada, permiten sin duda valoraciones de las velocidades específicas en los distintos sectores de la vía, conforme a los tipos de terreno, implantaciones existentes y condiciones propias de visibilidad de cada sector, razón por la cual no es posible manejar en todo momento una velocidad constante, puesto que el usuario debe establecer su comportamiento y circulación a las condiciones particulares de cada zona y en tal sentido a las velocidades que le garanticen la seguridad en su circulación, las cuales normalmente se regulan con los diferentes elementos de señalización vertical y horizontal, conforme lo establece la normatividad vigente en la materia - Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.”</i></p> <p>En ese orden de ideas, se considera que la Entidad ha argumentado las razones por las que no se incluyó la construcción de un segundo puente sobre el río Magdalena en</p>	



No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterios utilizados para análisis de efectividad	Efectividad
				Plato en la estructuración de Ruta del Sol 3; sin embargo, durante la ejecución del proyecto se han desplegado acciones para que la ciudadanía cuente con dicha infraestructura.	

*Compartido con el proyecto Santa Marta - Riohacha – Paraguachón

**Compartido con Ruta del Sol I, Ruta del Sol II y Transversal de Las Américas.

***Compartido con Ruta del Sol I.

****Compartido con Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional con corte a abril de 2021, disponible para consulta en <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

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

Una vez consultadas las solicitudes hechas por los Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte en la ventana de tiempo de la auditoría, se resalta lo siguiente:

- 1. Solicitudes de la Contraloría General de la República:** Se evidenció que el Ente de Control realizó requerimientos relacionados con el contrato de concesión No. 007 de 2010 en el marco de i) una auditoría financiera a la ANI para la vigencia 2019, ii) atención a solicitudes del Congreso de la República, iii) seguimiento permanente a concesiones viales, iv) una denuncia del Comité de Participación Ciudadana de Ruta del Sol 3 relacionada con presuntas irregularidades en las intervenciones en el corredor Valledupar – Bosconia – Carmen de Bolívar, v) atención a peticiones de ciudadanos propietarios de predios requeridos para el proyecto y vi) impactos en el proyecto con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19. La ANI atendió los requerimientos oportunamente.
- 2. Procuraduría General de la Nación:** Se evidenció que el Ente de Control realizó requerimientos relacionados con el contrato de concesión No. 007 de 2010 en el marco de i) una reclamación proveniente de un subcontratista, ii) atención a peticiones de ciudadanos propietarios de predios requeridos para el proyecto y iii) una indagación preliminar contra funcionarios de la Entidad por determinar en lo que respecta a las variantes adicionales para el proyecto Ruta del Sol 3. La ANI atendió los requerimientos oportunamente.
- 3. Defensoría del Pueblo:** Se evidenció que el Ente de Control realizó requerimientos relacionados con el contrato de concesión No. 007 de 2010 en el marco de i) una solicitud de la comunidad de Nueva Granada asociada al diseño geométrico del proyecto y ii) solicitudes del Consejo Comunitario de Comunidades Negras Afrodescendiente Eusebio Ayala del Corregimiento de Caracolí. La ANI atendió los requerimientos oportunamente.
- 4. Superintendencia de Transporte:** Se evidenció seguimiento general de Superintendencia a los contratos administrados por la Entidad, sobre lo que hubo pronunciamiento oportuno por parte de la ANI.⁴²

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 29 de junio de 2021 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 17 de junio de 2021, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Ruta del Sol 3.

⁴² Ver por ejemplo radicado ANI No. 20214090023772 del 12 de enero de 2021, atendido con el radicado ANI No. 20215000018041 del 25 de enero de 2021.

El informe de auditoría también se socializó con los líderes de seguimiento a los proyectos Santa Marta - Riohacha – Paraguachón, Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 2 y Transversal de Las Américas, debido a que en la auditoría se revisaron planes de mejoramiento formulados por la Entidad para superar hallazgos que involucran en conjunto a Ruta del Sol 3 y a los proyectos comentados.

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

Las conclusiones, al igual que las No Conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción”* se concluye:
 - a. El plan de obras que rige para el proyecto Ruta del Sol 3 es el acordado a través del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, ajustado con ocasión del Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero del 5 de octubre de 2020, cuya programación y ejecución ha sido verificada por la Interventoría y por la Entidad.
 - b. Según lo reportado en la plataforma Aniscopio, el avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de mayo de 2021, es de 35.86%, superando el avance planeado, de 35.02%. Con base en el seguimiento y control de la Interventoría, a mayo de 2021 no se generan alertas respecto al cumplimiento de metas de asfalto en segunda capa.
 - c. En la auditoría se evidenciaron los mecanismos de control que se aplican respecto a la verificación de terminación de hitos y de tramos, los que demuestra gestión de la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte GCSP-06: *Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.*
 - d. En la auditoría se evidenciaron hitos cuyo plazo de cura ha finalizado y no se obtuvo evidencia del trámite procedente al interior de la ANI, así como hitos cuya verificación ha culminado sin ser recibidos a satisfacción y donde el inicio al plazo de cura procedente se da entre uno y tres meses después de dicha verificación.
 - e. Se evidenció que el Concesionario ha solicitado a la Entidad el reconocimiento de diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad debido a situaciones, que, a su



juicio, dan lugar a que se modifique el plan de obras vigente. A pesar de que a mayo de 2021 se cuente con la posición de la Interventoría al respecto, se tiene pendiente el pronunciamiento de la ANI.

- f. En 2017 se materializó el riesgo de sobrecostos en materia predial a cargo de la ANI; razón por la cual, y conforme a lo establecido en la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, a partir de junio de 2017 la adquisición predial se ha financiado con recursos disponibles en el Fondo de Contingencias del proyecto Ruta del Sol 3, habiéndose reconocido por la Entidad \$33.696.489.861.
 - g. Los pagos provenientes del Fondo de Contingencias y asociados a adquisición predial se fundamentan en el procedimiento establecido por la ANI para tal fin (SEPG-P-008: Pago por fondo de contingencias contractuales de Entidades Estatales).
 - h. Se evidenció la necesidad de optimizar los tiempos para el traslado al Concesionario de recursos para atender necesidades prediales que provienen del Fondo de Contingencias ya que superar los tiempos contractuales para llevar a cabo este tipo de operaciones puede dar lugar a que se causen intereses remuneratorios a favor del Concesionario, es decir sobrecostos para la Entidad.
 - i. Se alerta insuficiencia de recursos para que la ANI continúe financiando la adquisición predial del proyecto, pues se ha estimado que se necesitan más \$100,000 millones y en el Fondo de Contingencias, a febrero de 2021, se cuenta únicamente con \$37.000.000. No contar con estos recursos a tiempo puede, además generar sobrecostos para la Entidad, impedir que el proyecto continúe con la ejecución esperada.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio El Sol, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Ruta del Sol 3”* se concluye:
- a. Se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que adelanta actividades que aportan valor agregado a su gestión, tales la contratación de personal adicional al requerido contractualmente.
 - b. Se identificaron recomendaciones relacionadas con:
 - i. Seguimiento periódico a las decisiones que tome la Autoridad Ambiental frente a procedimientos sancionatorios que dicha Autoridad inicie contra el Concesionario.
 - ii. Seguimiento y control a la oportunidad de las acciones que el Concesionario debe llevar a cabo ante la Autoridad Ambiental en lo que se refiere a ajustes en las especificaciones aprobadas en las zonas de manejo de escombros y material de excavación (ZODME).

- iii. Conceptos sobre las solicitudes del Concesionario con relación a Eventos Eximentes de Responsabilidad que tengan que ver con el COVID-19, en los términos definidos en el quinto punto del Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020.
 - iv. Autocontrol en la revisión del contenido de los informes mensuales que se presentan a la Entidad.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de los planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional asociados al proyecto Ruta del Sol 3; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte”, se concluye:*
- a. Se revisó la efectividad, en lo que tiene que ver con la incidencia administrativa, de los planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con los números 254-47, 256-49, 933-2, 988-57, 989-58, 996-65, 997-66, 1213-25, 1214-26, 1215-27, 1216-28, 1217-29, 1218-30, 1219-31, 1220-32, 1222-34, 1310-8, 1316-14, 1327-25, 1328-26, 1329-27 y 1330-28, obteniendo los siguientes resultados:
 - i. Hallazgos cuyos planes de mejoramiento fueron declarados efectivos 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: 254-47, 989-58, 996-65, 997-66, 1213-25, 1214-26, 1216-28, 1217-29, 1218-30, 1219-31, 1220-32, 1222-34, 1310-8, 1316-14, 1327-25, 1328-26 y 1330-28.
 - ii. Hallazgos cuyos planes de mejoramiento no fueron declarados efectivos: 256-49, 933-2, 988-57, 1215-27 y 1329-27.
 - b. Una vez consultado el sistema de gestión de documental de la Entidad, se evidenció que en la ventana de tiempo de la auditoría se atendieron oportunamente los requerimientos de Organismos de Control del Estado y la Superintendencia de Transporte asociados al contrato de concesión No. 007 de 2010.
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como el seguimiento y control al cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional*

de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Yuma Concesionaria S.A, con ocasión de la pandemia”, se concluye:

- a. El Concesionario ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las actividades de construcción, operación y mantenimiento en el proyecto Ruta del Sol 3, cuya aplicación ha sido verificada por la Interventoría Consorcio El Sol.
- b. Se evidenció que el Concesionario reactivó las actividades de construcción en el proyecto Ruta del Sol 3, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución 2020000004985 emitida por la ANI y conforme a un plan de reactivación de obras que en su momento tuvo la no objeción por parte de la Interventoría Consorcio El Sol.
- c. Se evidenció que el Concesionario y que la Interventoría han cumplido con la emisión de los reportes requeridos en el marco de la emergencia sanitaria y que publican y socializan información orientada a evitar la propagación del coronavirus, dando cumplimiento a lo establecido en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020.
- d. Se evidenció que el módulo de Aniscopio “Reportar Covid-19” cuenta con información actualizada asociada al proyecto Ruta del Sol 3, dando cumplimiento a lo establecido en la Circular No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020.
- e. El 20 de octubre de 2020 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de ciertas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.
- f. Con ocasión del Acuerdo de octubre de 2020 se modificó el plan de obras del proyecto, desplazando en noventa y ocho días calendario actividades de construcción que fueron afectadas por la pandemia en el primer semestre de 2020. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han adelantado seguimiento a este plan de obras modificado.
- g. Con base en el Acuerdo de octubre de 2020 el Concesionario ha solicitado a la Entidad el reconocimiento de costos ociosos causados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020; no obstante, a pesar de que se venga adelantando gestión al respecto, a mayo de 2021 no existe un acuerdo entre las partes respecto al valor a reconocer. Este reconocimiento está sujeto a un concepto de la Sociedad Colombiana de Ingenieros al respecto, con el que aún no cuenta la ANI.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- h. El Concesionario ha solicitado a la ANI el reconocimiento de diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con las consecuencias de la pandemia a causa del COVID-19, los cuales no se han resuelto dentro de los tiempos previstos en el Acuerdo de octubre de 2020.
- i. El 28 de enero de 2021 Yuma Concesionaria S.A se adhirió al Acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública, como lo es Ruta del Sol 3.
- j. Con ocasión del Acuerdo suscrito en enero de 2021 la ANI realizó una compensación por menor recaudo al Concesionario de aproximadamente \$34.000 millones con recursos de la subcuenta de Soporte Contractual del patrimonio autónomo, compensación que a juicio de la Oficina de Control Interno cumple con lo pactado en el Acuerdo.
- k. Con relación al Acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, se tendría pendiente ajustar el VPIT alcanzado, según lo establecido en el segundo punto del Acuerdo, y reconocer el 10% faltante de los ingresos proyectados, cuya fuente no serán recursos del patrimonio autónomo, también según lo establecido en el segundo punto del Acuerdo.

9.2 No Conformidades


No se identificaron 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.

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

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

9.2.2 Para la Interventoría

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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 007 de 2010:

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. Se recomienda liderar acciones para que se reformulen oportunamente los planes de mejoramiento de los hallazgos revisados en la presente auditoría y que no fueron declarados efectivos: 256-49, 933-2, 988-57, 1215-27 y 1329-27.
2. Se recomienda oportunidad en las acciones que proceden cuando un hito no es recibido a satisfacción (v.g. inicio de periodos de cura y/o solicitudes de inicio de procesos administrativos sancionatorios), con el ánimo de que el Concesionario subsane las problemáticas identificadas por la Interventoría y así se entreguen a la ciudadanía las obras con las especificaciones previstas en el contrato de concesión No. 007 de 2010.
3. Es indispensable que la Entidad emita respuestas oportunas al Concesionario respecto a solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad ya que no hacerlo puede, entre otras consecuencias, repercutir en los resultados esperados con el proyecto e incrementar la probabilidad de pérdida reputacional.
4. Se recomienda asegurar que se adelanten con oportunidad los trámites requeridos para mitigar la insuficiencia de recursos para atender contingencias prediales del proyecto. Se ha estimado que se necesitan más \$100,000 millones y en el Fondo de Contingencias, a febrero de 2021, se cuenta únicamente con \$37.000.000. No contar con estos recursos a tiempo puede, además generar sobrecostos para la Entidad, impedir que el proyecto continúe con la ejecución esperada.
5. Se recomienda optimizar los tiempos para el traslado al Concesionario de recursos para atender necesidades prediales que provienen del Fondo de Contingencias ya que superar los tiempos contractuales para llevar a cabo este tipo de operaciones puede dar lugar a que se causen intereses remuneratorios a favor del Concesionario, es decir sobrecostos para la Entidad
6. Se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto fortalecer los controles en la revisión de los informes mensuales de Interventoría dado que se identificaron diferentes oportunidades de mejora relacionadas con su contenido. Se debe tener presente que estos informes, además de condicionar los pagos a Interventoría, han sido identificados como controles de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transportes de la Entidad.
7. Se recomienda analizar la posibilidad de adelantar la gestión que proceda para que se reviertan los equipos que conforman las básculas dinámicas inoperativas en las estaciones

de peaje Copey y Tucurinca, o en su defecto darlos de baja de los bienes entregados en concesión.

8. Se recomienda atender la solicitud de la Interventoría radicada en la ANI con el No. 20214090013572 del 7 de enero de 2021, relacionada con el inventario socioeconómico que anualmente esta debe realizar, para así asegurar el cumplimiento de esta obligación de la Interventoría.

9.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda realizar seguimiento periódico a las decisiones que tome la Autoridad Ambiental frente a procedimientos sancionatorios que dicha Autoridad inicie contra el Concesionario, como el identificado con el expediente SAN0852-00-2019.
2. Se recomienda intensificar el seguimiento y control a la oportunidad de las acciones que el Concesionario debe llevar a cabo ante la Autoridad Ambiental en lo que se refiere a ajustes en las especificaciones aprobadas en las zonas de manejo de escombros y material de excavación (ZODME), como sucede en la ZODME D6-53 donde se tiene un volumen autorizado de 28,400 m³ y un volumen acumulado de 39,100 m³.
3. Se recomienda a la Interventoría atender las solicitudes del Concesionario con relación a Eventos Eximentes de Responsabilidad que tengan que ver con el COVID-19 en los términos definidos en el quinto punto del Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020 con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19.
4. Se recomienda fortalecer el autocontrol en la revisión del contenido de los informes mensuales que se presentan a la Entidad ya que en la auditoría se evidenciaron oportunidades de mejora en la presentación de la información actualizada relacionada con las ZODMES y con las necesidades actuales del proyecto.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

10. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 3: Plan y agenda de la auditoría.
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 007 de 2010. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio El Sol, en virtud del contrato No. SEA-057 de 2012, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

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

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

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

Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría.

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 007 DE 2021	HITO	FECHA
	Suscripción contrato	04 de agosto de 2010
	Suscripción acta de inicio	31 de mayo de 2011
	Inicio fase de construcción	17 de agosto de 2012
	Inicio previsto etapa operación y mantenimiento	21 de octubre de 2024

Fuente: Elaboración propia a partir de otrosí No. 13 al contrato de concesión No. 007 de 2010 información del proyecto disponible en Aniscopio actualizada a marzo 30 de 2021.

CONCESIONARIA YUMA S.A	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	Webuild SPA	40.00%
	Infracon S.A	28.70%
	Fondo de Capital Privado Ruta del Sol	17.00%
	Impregilo Internacional Infrastructures N.V	8.33%
	Conalvías Construcciones S.A.S	5.97%
TOTAL	100.00%	

Fuente: Información del proyecto disponible en Aniscopio actualizada a marzo 30 de 2021.

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No. 1	Se modificó la programación de las obras de que trata el numeral 3.4 del Apéndice Técnico Sector 3 – Parta A, entre otras.	30/09/2013
Modificación unilateral	Se reprogramaron vigencias futuras.	13/01/2014
Otrosí No. 2	Se modificaron aspectos asociados a los indicadores de operación con los que debe cumplir el Concesionario.	21/11/2014
Otrosí No. 3	Se realizó la subdivisión y redefinición de los hitos del programa de obra.	21/01/2015
Otrosí No. 4	Se presentó la nueva programación de obra, extendiendo el plazo de la fase de construcción hasta el 31 de mayo del 2019.	17/04/2015
Otrosí No. 5	Se incluye dentro del alcance del contrato de concesión los estudios y diseños del 2 puente Río Magdalena en Plato.	21/07/2015
Otrosí No. 6	Se incluye el traslado del 80% de valor de un hito al 95% de avance de la carpeta asfáltica, previa autorización de la Interventoría.	13/11/2015

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No. 7	Se incluye el traslado del 80% de valor de un hito al 95% de avance de la carpeta asfáltica, previa autorización de la Interventoría, la reprogramación de obras extendiendo el plazo de la fase de construcción hasta el 31 de diciembre del 2019, la inclusión de obra adicional para el Puente Prodeco, aclaración de las áreas de servicios y la definición en tribunal de Arbitramento de la controversia de la construcción de variantes en el proyecto.	30/03/2016
Otrosí No. 8	Se ejecutaron acuerdos respecto a la redistribución y redefinición de hitos, programación de obra, mecanismo de amigable composición, redefinición de vigencias futuras, entrega de bienes a la Policía de Carreteras y plazo para la terminación de los estudios y diseños del II puente de Plato, Magdalena.	28/04/2017
Otrosí No. 9	Se incluye el traslado del 45 o 65% de valor de un hito al 60% y 80% de avance de la carpeta asfáltica respectivamente previa autorización de la Interventoría.	28/04/2017
Otrosí No. 10	Resolver parcialmente un litigio por desequilibrio económico que dio lugar a un Tribunal Arbitral Internacional, para lo que se acuerdan aspectos asociados a i) disponibilidad de un contrato de crédito por COP 400.000 millones, ii) ampliación de la fase de construcción, iii) flexibilización de la forma de pago contra entrega de actividades de construcción, iv) subdivisión y redefinición de hitos del proyecto, v) adquisición predial, viii) convenio con la Policía de Carreteras, ix) fondeos al patrimonio autónomo del proyecto, entre otros aspectos.	20/02/2020
Otrosí No. 11	Ampliar el plazo para que se acredite el cierre financiero previsto en el otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020 hasta el 18 de noviembre de 2020.	22/07/2020
Otrosí No. 12	Ampliar el plazo para que se acredite el cierre financiero previsto en el otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020 por un periodo de 90 días hábiles contados a partir del 26 de enero de 2021.	26/01/2021
Otrosí No. 13	Realizar un acuerdo para asegurar el empalme del proyecto con la concesión Puerta de Hierro – Palmar de Varela – Carreto – Cruz del Viso, contrato de concesión No. 007 de 2015.	08/02/2021

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 105, presentado con el radicado ANI No. 20214090044642 del 15 de enero de 2021 y otrosíes suscritos al contrato de concesión No. 007 de 2010.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. SEA-057 DE 2012	Nombre interventoría	Consorcio El Sol
	Representante legal	Fernando Caro Rivera
	Valor total (M/CTE diciembre de 2008)	\$66.088.838.537
	Plazo inicial	98 meses y 4 días
	Celebración contrato de interventoría	24/02/2012
	Suscripción acta de inicio	13/04/2012
Terminación prevista*	30/06/2021	

* En la auditoría se evidenció que desde la Supervisión se adelanta la gestión correspondiente para generar una nueva modificación al contrato No. SEA-057 de 2012 para que así el proyecto Ruta del Sol 3 cuenta con interventoría después del 30 de junio de 2021.

Fuente: Otrosí no. 5 al contrato de interventoría No. SEA-057 de 2012.

CONSORCIO EL SOL	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	Arredondo Madrid Ingenieros Civiles (A.I.M) LTDA	40.00%
Restrepo y Uribe S.A.S	40.00%	
TEA LTDA CONSULTORIAS	20.00%	
TOTAL	100.00%	



Fuente: Información del proyecto disponible en Aniscopio actualizada a marzo 30 de 2021.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No. 1	Adicionar al valor del contrato de interventoría COP 1.227.951.742 de 2008, con ocasión de las obligaciones adquiridas por el Concesionario con el otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 007 de 2010.	18/04/2016
Adicional No. 2	Establecer como valor del contrato de interventoría COP 55.858.849.351 de 2008.	17/07/2016
Otrosí No. 3	Establecer como valor del contrato de interventoría COP 58.751.399.679 de 2008.	26/12/2019
Otrosí No. 4	Ampliar el plazo del contrato de interventoría hasta el 30 de noviembre de 2020 por un valor mensual de COP 594.927.475 de 2008 y establecer como valor del contrato de interventoría COP 61.924.346.212 de 2008.	16/06/2020
Otrosí No. 5	Ampliar el plazo del contrato de interventoría hasta el 30 de junio de 2021 por un valor mensual de COP 594.927.475 de 2008 y establecer como valor del contrato de interventoría COP 66.088.838.537 de 2008.	23/11/2020

Actividad	Día	Hora
Socialización de informe de auditoría preliminar	17/06/2021	8:00
Reunión de cierre	29/06/2021	11:00 – 12:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 007 de 2010.

Debido a la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, las entrevistas de auditoría fueron virtuales y no se llevó a cabo recorrido al proyecto.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

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

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

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario.
2. **Técnico:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dicho contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del Contrato de Concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. **Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento

de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

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

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

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	Si
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	Si
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	Si
4	Plan de obras del concesionario (4G)	Si
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	Si
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	NA
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA
8	Realización de ensayos de laboratorio	Si
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	Si
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	Si
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	Si

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	NA
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	Si
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	Si
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	Si
17	Seguimiento elementos de contención	Si
18	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	NA
19	Permisos de ocupación temporal de vía	Si
20	Procedimientos de control de transporte de carga	Si
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	Si
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	Si
23	Informes por terminación de etapas (4G)	NA
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	Si
26	Recorrido de la interventoría	NA
27	Revisión de informes finalizada la concesión	NA

COMPONENTE FINANCIERO		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación cierre financiero	Si
2	Verificación giros equity	Si
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	Si
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	Si
6	Inventario de activos (4G)	Si
7	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	NA
8	Análisis financiero del recaudo	Si
9	Retribución del Concesionario	Si
10	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	Si
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	Si
12	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	Si
13	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	Si
14	Seguimiento a obligaciones tributarias	Si
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	Si
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	Si
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
18	Informes de formatos financieros ANI	Si
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	Si
20	Entrega de avalúos de los activos	NA
21	Contratos de arriendo y leasing	NA
22	Conciliación de formatos reversión	NA

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

COMPONENTE DE AFOROS Y RECAUDO		
Id	Ítem	Cumple
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	Si
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	Si
3	Certificación de tráfcos vehiculares en cada caseta de peaje	Si
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	Si
5	Análisis de viabilidad de otorgamiento de tarifas especiales	Si
6	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	Si
7	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	Si
8	Operativos de control a las casetas de peaje	Si
9	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	Si
10	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	Si
11	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	Si
12	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	Si
13	Seguimiento a funcionamiento a sistemas y estado infraestructura en estaciones de pesaje (básculas)	Si
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	Si
15	Equipos de video interventoría	Si
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
17	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	Si

COMPONENTE AMBIENTAL		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	Si
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	Si
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	Si
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	NA
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	Si
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	Si

COMPONENTE AMBIENTAL		
Id	Ítem	Cumple
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	Si
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	NA
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
11	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	Si
12	Informe final de interventoría ambiental	NA
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA

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

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