

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20211020144923



Fecha: 03-11-2021

MEMORANDO

Bogotá D.C.

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

Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

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

ASUNTO: Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Córdoba - Sucre, contrato No. 002 de 2007.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de septiembre y octubre de 2021, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Córdoba – Sucre, contrato No. 002 de 2007.

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 derivadas del informe de auditoría.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe archivo pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE) Area Carretero 4 BOGOTA D.C. -3) ANA MARIA HERRERA PEDRAZA Area Carretero 4 BOGOTA D.C.

Proyectó: Mary Alexandra Cuenca Noreña – Contratista de la Oficina de Control Interno
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20211020063616
GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Córdoba - Sucre

2021

CONTENIDO

1. OBJETIVOS	5
1.1 Objetivo general	5
1.2 Objetivos específicos	5
2. ALCANCE	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	6
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1 Información de contratos	7
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	9
4.3 Descripción del proyecto	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	15
5.1 Estado de la etapa de operación y mantenimiento	15
5.2 Activación de riesgo de fuerza mayor del proyecto Córdoba - Sucre.	18
5.3 Activación de riesgo regulatorio del proyecto Córdoba - Sucre.	20
5.4 Activación de riesgo predial del proyecto Cordoba Sucre.	20
5.5 Acuerdos derivados del Laudo Arbitral del 2020	23
5.5.1 Interpretación del riesgo predial	23
5.5.2 Manejo de recursos de la subcuenta ambiental	24
5.6 Acuerdos del otrosí 8: construcción de la Glorieta Corozal	32
5.7 Afectaciones derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19	37
5.7.1 Afectación del Tráfico en el peaje de Garzones (Garzones 1 y Garzones 2)	37
5.7.2 Afectación del Tráfico en el peaje de Flores	39
5.7.3 Afectación del Tráfico en el peaje de La Esperanza	40

5.8	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	41
5.8.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial	41
5.8.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	42
5.8.3	Reportes derivados de lo dispuesto en las circulares ANI.....	43
5.8.4	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	45
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	47
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	48
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	49
8.1.	Efectividad y avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	49
8.2.	Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado y de la Superintendencia de Transporte.	58
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	58
9.1	Conclusiones.....	58
9.2	No Conformidades.....	65
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	65
9.2.2	Para la Interventoría	65
9.3	Recomendaciones	66
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	66
9.3.2	Para la Interventoría	66
10.	ANEXOS.....	68

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	9
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	11
Tabla 4. Peajes del proyecto - Estructurado	12
Tabla 5. Descripción de los tramos del proyecto.....	13
Tabla 6. Ubicación de las vallas informativas.....	15
Tabla 7. Estado postes S.O.S por Ruta reportado en el Informe mensual de interventoría N. 49	16
Tabla 8. Tramos que no cumplen con el Índice de Estado.....	17
Tabla 9. Sobrecosto predial	20
Tabla 10. Resoluciones de FCEE – Riesgo Predial	21
Tabla 12. Avance de obra física de la Glorieta Corozal	34
Tabla 13. Análisis de tráfico mensual peaje Garzones 1 (Montería – Cerete) - 2020 / 2021	37
Tabla 14. Análisis de tráfico mensual peaje Garzones 2 (Cerete - Montería) - 2020 / 2021.....	38
Tabla 15. Análisis de tráfico mensual peaje Flores - 2020 / 2021	39
Tabla 16. Análisis de tráfico mensual peaje La Esperanza - 2020 / 2021	40
Tabla 17. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	47
Tabla 18. Análisis de efectividad de PMI del proyecto Córdoba - Sucre	52

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos 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 proyecto de concesión carretera Córdoba - Sucre, 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 etapa de operación y mantenimiento.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la interventoría, 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 por la interventoría, Consorcio Interventores Viales AIG, en el contrato de concesión No. 002 de 2007.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora cumplidas para los hallazgos identificados con número 533-109, 559-135, 560-136, 568-144 y 573-149 en el Plan de Mejoramiento Institucional, derivado de una auditoría especial adelantada en el 2011 por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo; 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 que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como la gestión de los impactos en el proyecto con ocasión de la pandemia.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Interventoría y de la Supervisión en la ejecución del contrato de concesión carretera No. 002 de 2007, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) (hoy Agencia Nacional de Infraestructura) y el Concesionario Autopistas de la

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Sabana S.A.S, a partir de enero de 2020 hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario, además de algunos documentos contractuales, a saber:

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, 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 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- 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. 002 de 2007, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), hoy Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S, y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 331 de 2017, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Consorcio Interventores Viales AIG y demás documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

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

- Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2019 (SEPG-F-030).
- 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. 002 de 2007 y de interventoría No. 331 de 2017, tal como: objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Concesionario Autopistas de la Sabana S.A</p> <p>Objeto: Otorgamiento de una Concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, realice los Estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión ambiental, financiación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial "Córdoba - Sucre", de acuerdo con lo establecido en el presente pliego de condiciones, sus anexos y apéndices y demás documentos que lo conforman.</p> <p>No. contrato: 002 de 2007.</p> <p>Plazo: 17 años, sujeto a la obtención del ingreso esperado (hasta el 30/06/2024).</p> <p>URL SECOP:</p> <p>https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=06-1-3368</p>	8 otrosíes, 3 adicionales y 3 modificatorios

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría	<p>Consorcio Interventores Viales AIG</p> <p>Objeto: Interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, económica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial, seguros, riesgos, de aforo y recaudo, y de gestión de calidad del contrato de concesión No.002 de 2007, “proyecto Córdoba – Sucre</p> <p>No. Contrato: 331 de 2017</p> <p>Plazo: 60 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio.</p> <p>URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-15-6473052</p>	1 otrosí

Fuente: URLs SECOP I contratos de concesión y de interventoría

El contrato de concesión hace parte de la tercera generación de concesiones viales; se encuentra en Etapa de Operación y Mantenimiento a partir del 25 de febrero de 2021 con la suscripción del Acta de Recibo y de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento y corresponde al trayecto Sincelejo – Tolviejo y Córdoba – Sucre.

El proyecto a la fecha cuenta con ocho (8) modificaciones contractuales materializadas en otrosíes, tres (3) adicionales y tres (3) modificatorios

Por otro lado, como se muestra en la tabla anterior, para el contrato de interventoría No. 331 de 2017, el 23 diciembre de 2020 se suscribió un (1) otrosí donde se acordó adicionar la realización de la interventoría integral, que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, económica, administrativa, operativa, medioambiental y socio predial, seguros riesgos y gestión de calidad del otrosí 8 al contrato de concesión 002 de 2007 para la construcción de la intersección a nivel, tipo glorieta, en la doble calzada del tramo Sincelejo – Corozal PR8+380 (Sector la Virgencita), ubicada en el Municipio de Corozal, Sucre, por un valor de TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS VEINTICINCO PESOS DE DICIEMBRE DE 2016 (\$ 352.867.725,00), incluido el IVA del 19%.

En el anexo No. 2 se presenta información complementaria sobre las modificaciones contractuales suscritas a la fecha relacionadas en la tabla que precede.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto **Córdoba – Sucre** cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación²:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VEJ)
Gloria Ines Cardona	Gerente de Proyecto	Equipos Técnicos (VEJ)
Ana María Herrera	Líder de coordinación y seguimiento	
Javier Sanabria Mejía	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VEJ)
Daniel Correa Calderón	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Angela Patricia Arias	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Xiomara Mora Forero	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Joan Nicolas Espejo	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Carlos Cristian Soto	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Maria Angelica Cuellar	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Córdoba - Sucre es una iniciativa pública que hace parte del programa de 3G, el valor del contrato se aproxima a los \$ 1.56 billones, indexados a diciembre de 2020. El proyecto está localizado en los departamentos de Córdoba, Sucre y Bolívar, integrado por ocho (8) trayectos viales de la siguiente manera³:

- Trayecto 1: Montería – Cereté.

² Se aclara que también hacen parte del equipo los gerentes de las áreas de apoyo, según lo establecido en la sección 2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

³ Modificación contractual derivada del Acuerdo Conciliatorio del 6 de noviembre de 2015.

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- Trayecto 2: Cereté – La Yé.
- Trayecto 3: Sincelejo Corozal.
- Corozal – Puerta de Hierro.
- Paralela a la circunvalar de Montería y Calle 41. Puerta de Hierro – Carreto – Cruz del Viso.
- Sincelejo – Tolviejo.
- La Yé – Sincelejo.
- Obras varias.

Los tres primeros trayectos fueron contemplados en el Alcance Básico desde la suscripción del contrato de concesión, sin embargo, los cinco trayectos adicionales, se suscribieron en el desarrollo del proyecto. Tramos como el de Puerta de Hierro – Carreto – Cruz del Viso se han venido desafectando, éste en específico hoy se administra a través del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público-privada No. 007 de 2015.

Este cuenta con una longitud construida de 25.31 Km en calzada sencilla, 98.40 Km en calzada doble y 264.11 Km de rehabilitación para un total del 387.82 Km intervenidos⁴.

El alcance del proyecto se consolida en la siguiente tabla:

⁴ Informe mensual de Interventoría N. 50.

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

DESCRIPCION	MONTO (COP)
Valor del contrato	\$ 1.559.428.380.225,62*
Equity Contractual	\$ 32.754.504.940,37*
Cierre Financiero contractual	\$ 123.371.705.192,68*
Equity fondeado	\$ 18.313.577.875,00**
Etapas actual	Operación y mantenimiento
Ingreso esperado contractual	\$ 519.621.162.123**
% Ingreso generado	73.14%***



* Indexados a diciembre de 2020

** Pesos del mes de referencia, diciembre de 2005

*** Con corte a julio de 2020.

Fuente: Elaboración propia con base en la información suministrada por el equipo de Supervisión en la presentación del proyecto actualizada al 15 de agosto de 2021.

La remuneración para este proyecto se da en el mismo momento en que el Concesionario recibe en el Patrimonio Autónomo los ingresos por peajes y los ingresos por vigencias futuras (las cuales a la fecha se han girado al 100%) y la utilización de dichos recursos no está condicionada a la entrega de un tramo.

Asimismo, el proyecto cuenta con tres (3) estaciones de peaje denominadas: Esperanza, las Flores y Garzones, los cuales debían ser operados a cargo de la concesión a partir de la suscripción de acta de inicio del proyecto.

A continuación, la relación de los peajes mencionados:

Tabla 4. Peajes del proyecto - Estructurado

ESTACION	TIPO	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Garzones (Garzones 1 y Garzones 2)	Nuevo	Garzones 1: PR1+040 Sentido Montería – Cereté Garzones 2: PR6+130 Sentido Cereté – Montería (Ruta 2103)	Esta estación comenzó a operar el 06 de febrero de 2008.
Flores	Nuevo	PR05+850 Opera en ambos sentidos (Ruta 2515)	Opera en ambos sentidos desde 5 de septiembre de 2009.
La Esperanza	Nuevo	PR15+400 Opera en ambos sentidos (Ruta 25SC01)	El concesionario empieza a operar la estación de peaje la Esperanza a partir del 18 de abril del 2016.

Fuente: Elaboración propia con base en el Informe mensual de Interventoría N. 50.

El proyecto cuenta con tramos cuya especificidad de intervención se describe de la siguiente manera:

Tabla 5. Descripción de los tramos del proyecto.

RUTA	TRAMO	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	TIPO DE INTERVENCION	ESTIPULACIÓN CONTRACTUAL
2103	Postobón – Aeropuerto	K0+000	K7+000	Rehabilitación doble calzada	Alcance básico
2103	Aeropuerto - Cereté	PR0+000	PR6+942	Rehabilitación, mejoramiento y doble calzada	Alcance básico
7402	Cereté – Ciénaga de oro	PR0+000	PR20+000	Doble calzada	Alcance básico
7402	Cereté – La Yé	PR0+000	PR35+000	Rehabilitación y mejoramiento	Alcance básico. La doble calzada llega hasta el PR20 y en adelante es calzada sencilla bidireccional
2515	Sincelejo Corozal	PR0+000	PR11+800	Rehabilitación doble calzada	Alcance básico
25SCA	Variante oriental de Sincelejo	PR0+000	PR11+110	Construcción de una calzada	Alcance básico
2515	Corozal – Puerta de Hierro	PR11+800	PR25+000	Rehabilitación	Otrosí 1
21CRA	Paralela Mocarí	Calle 41	Mocari	Diseño de dos calzadas y construcción de una intersección a nivel	Otrosí 3

RUTA	TRAMO	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	TIPO DE INTERVENCION	ESTIPULACIÓN CONTRACTUAL
2103	Cereté - Lorica	PR8+000	PR49+140	Rehabilitación	Adicional 2. Se revirtió al INVIAS 31 diciembre de 2012
2515	Puerta de Hierro - Carreto	PR25+000	PR108+100	Rehabilitación	Adicional 2. Se revirtió al INVIAS 31 diciembre de 2012
25BL - 02	Carretero – Cruz del viso	PR0+000	PR25+000	Rehabilitación	Adicional 2. Se revirtió al INVIAS 31 diciembre de 2012
2514	La Yé – Sahagún	PR52+350	PR67+000	Segunda calzada	Adicional 3
2514	La Yé - Sincelejo	PR52+000	PR114+300	Mantenimiento rutinario y periódico	Adicional 3
2514	Sampues - Sincelejo	PR103+450	PR114+365	Segunda calzada	Adicional 3
25SC-01	Sincelejo – Tolviejo	PR0+000	PR18+300	Rehabilitación	Adicional 3
25SC-01	Sincelejo - Tolviejo	PR0+000	PR18+300	Segunda calzada	Adicional 3

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe mensual de Interventoría N. 50.

El 25 de febrero de 2021 las partes (Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S) suscribieron el Acta de recibo y de inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento total del proyecto Córdoba – Sucre.

Sin embargo, previamente, el 20 de noviembre de 2020, las partes (Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S) suscribieron el otrosí 8 para los estudios y diseños definitivos (Fase III), gestión social, gestión ambiental, gestión predial, construcción, operación y mantenimiento de la intersección a nivel tipo Glorieta en la doble calzada del Tramo Sincelejo – Corozal PR8+380 (Sector La Virgencita), Municipio de Corozal Sucre. Por lo tanto, el 25 de febrero de 2021⁵ se da inicio a la construcción de las obras previstas en el otrosí 8.

A través de este informe se hace un diagnóstico del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, así como a la gestión frente a los lineamientos de la ANI respecto a la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como un análisis de los impactos en el proyecto con ocasión de la pandemia.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, referentes al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica, temas que son considerados relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto, los cuales se presentan a continuación:

5.1 Estado de la etapa de operación y mantenimiento

El proyecto concesionado entró en Etapa de Operación y Mantenimiento el 25 de febrero de 2021. A continuación, se hace un barrido de aspectos a considerar en esta etapa del proyecto:

Cuenta con seis (6) vallas informativas, las cuales fueron modificadas a partir de la Resolución del Ministerio de Transporte No. 1935 del 24 de mayo de 2019 “Por la cual se modifica el Anexo I de la Resolución No. 1219 del 04 de mayo de 2015, modificado por la Resolución No. 0209 del 04 de febrero de 2019. Estas cuentan con una dimensión de 12X4 metros y están ubicadas de la siguiente manera:

Tabla 6. Ubicación de las vallas informativas.

LUGAR DE UBICACIÓN	ABSCISA	ruta
Te aeropuerto	PR0+020	2103
CCO	PR2+000	
Sincelejo – Corozal	PR1+000	2515

⁵ Acta de inicio de la fase de construcción del otrosí 8.

LUGAR DE UBICACIÓN	ABSCISA	RUTA
Sincelejo – Tolviejo	PR8+030	25SC01
Sampués – Sincelejo	PR114+020	2514
Variante oriental de Sincelejo	PR0+040	25SCA

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada en el informe mensual de interventoría N. 49, 50.

Las vallas se encuentran de acuerdo con lo reglado en la Cláusula segunda del Contrato de Concesión No. 002 de 2007 y de conformidad a la cláusula 6.3 del Apéndice B del Contrato de concesión, así como también se encuentran cumpliendo la normativa vigente aplicable.

Por otra parte, con relación a lo indicado en el informe mensual de interventoría N. 49 sobre el estado de los postes S.O.S se encontró el siguiente balance:

Tabla 7. Estado de los postes S.O.S por Ruta reportado en el Informe mensual de interventoría N. 49

RUTA	BUENOS	DEFICIENTES	VANDALIZADOS
MTR	2	2	N/A
7402	9	9	N/A
2514	4	14	3
25SCA		1	3
2515	7	7	2

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada en el informe mensual de interventoría N. 49, 50 y entrevistas de auditoría.

Según lo expuesto en las entrevistas de auditoría y el Informe mensual de interventoría N. 50, los postes deficientes fueron arreglados y validados por la Interventoría en acompañamiento por la DITRA. Sin embargo, se reporta que los postes vandalizados no han podido ser recuperados a causa de los componentes electrónicos.

Durante los meses de marzo y abril de 2021 se realizó la más reciente medición de Índice de Estado en las vías pertenecientes a la Concesión Córdoba – Sucre, realizada acorde con lo programado para

la medición del primer semestre de 2021, con el fin de obtener una evaluación cualitativa y cuantitativa del estado físico del conjunto de elementos que inciden en la funcionalidad de la vía.

El resultado promedio de la calificación del Índice de Estado para la Concesión Córdoba Sucre fue de 4.5. Conforme al procedimiento para medir el Índice de Estado del acuerdo conciliatorio del Contrato de Concesión No. 002-07, que establece como nuevos parámetros de medición las calificaciones de 4.1 para todos los trayectos de rehabilitación y de 4.5 para las vías construidas (Otrosí 7 Cláusula Quinta). A continuación, se especifican los tramos que no cumplieron con los parámetros mínimos:

Tabla 8. Tramos que no cumplen con el Índice de Estado

TRAYECTO	TRAMO	IE ACTUAL	VALORACIÓN
TRAYECTO 2. CERETÉ- CIÉNAGA DE ORO	5 - CERETÉ - CIÉNAGA DE ORO CALZADA DERECHA	4.4	NO CUMPLE
TRAYECTO SINCELEJO- TOLÚVIEJO	14 - SINCELEJO - TOLUVIEJO CALZADA DERECHA	4.3	NO CUMPLE

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada en el informe mensual de interventoría N. 50.

La Interventoría reporta que vía correo electrónico de fecha 16 de junio de 2021, recomendó al Concesionario tener en cuenta los sectores que no cumplen con el mínimo requerido y gestión respecto a diferentes tramos, como la Segunda calzada Cereté Ciénaga de Oro, a los cuales, en virtud de los lineamientos del contrato de concesión, se les ejecuta actualmente el respectivo mantenimiento periódico por parte del Concesionario, para el incremento y mejora de la calificación en la siguiente medición de índice de estado.

Por otra parte, según los informes mensuales de Interventoría N. 49 y 50, los indicadores de señalización horizontal y vertical cumplen con las especificaciones vigentes en cuanto a reflectividad, de acuerdo con lo exigido en la NTC 4744, asimismo, la medición de la deflectometría cumple con los criterios exigidos por el Apéndice B del contrato de concesión.

De la misma manera, la concesión presta la totalidad de los servicios establecidos en el contrato de concesión N. 002 de 2007.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

En cuanto a los riesgos identificados en el proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, no se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar esta situación, ya que no se identifican alertas ni irregularidades en la Etapa de Operación y Mantenimiento.

5.2 Activación de riesgo de fuerza mayor del proyecto Córdoba - Sucre.

En virtud del paro Nacional realizado el 05 de mayo de 2021, por situación de orden público, se presentaron daños en la Estación de pesaje y peaje Flores y en el centro de atención al usuario asociado. Situación que activa el riesgo de fuerza mayor del contrato de concesión, *Eventos no asegurables. Sabotaje por terrorismo y actos guerrilleros, guerra, golpe de estado, conspiración y huelgas nacionales; hallazgos arqueológicos y descubrimientos de tesoros, minas u otros yacimientos. Entre otros, cuyo riesgo está a cargo del público.*

El Concesionario mediante comunicación CCS-COR-0176-21 de fecha 06/05/2021, dirigida a la Entidad y a la Interventoría, complementó la información con el respectivo registro fotográfico, informando adicionalmente, las actividades desarrolladas por este para contrarrestar los efectos de los hechos destructivos. El 02 de junio 2021, el Concesionario presentó a la Interventoría el inventario de los daños a muebles e infraestructura afectada y la relación de estos con valoración parcial de los costos respectivos, dado que a la fecha de presentación del inventario el Concesionario no contaba con los valores de algunos elementos y equipos. Posterior a esto, la Interventoría y el Concesionario suscribieron el “Acta preliminar de evaluación y valoración de los daños a la infraestructura, equipo y mobiliario del CAU y estaciones de pesaje y peaje de Las Flores, por hechos ocurridos el 5 de mayo de 2021”, según lo consignado en el Acta preliminar el valor de los daños asciende a la suma aproximada de \$1.700 millones de pesos. A la fecha, la Entidad no se ha pronunciado al respecto y se encuentra en análisis de la situación presentada.

En virtud de lo anterior, , se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar la activación del riesgo del proyecto de fuerza mayor por las huelgas nacionales, situación que se puede relacionar con el riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-04: *Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.* No obstante, se identificó que el Equipo de Seguimiento cumple con la

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

ejecución de los seis controles establecidos para el manejo y control, los cuales se describen a continuación:

- Los integrantes del equipo de proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto, con el propósito de socializar las diferentes situaciones presentadas e identificar alternativas de solución a las problemáticas que se presentan. Como evidencia se dispone de las actas de las reuniones y listas de asistencia, de acuerdo con los procedimientos GCSP-P-003, GCSP-P-019, GCSP-P-020, GCSP-P-023, GCSP-P-024. Los integrantes del equipo de seguimiento, de acuerdo con los requisitos establecidos en los contratos de concesión, realizan revisión a los cambios de diseño del proyecto, cada vez que se presenten, con el fin de determinar si se presentan sobrecostos mayores tiempos en la ejecución. Como evidencia se dispone de los oficios generados entre las partes.
- Los integrantes del equipo de seguimiento, cada vez que se requiera, revisan las propuestas de modificación del contrato de concesión identificadas por las partes, con el propósito de evitar sobrecostos en los proyectos. Como evidencia, en caso de modificación, se dispone del otrosí debidamente firmado y de la bitácora respectiva, de acuerdo con el procedimiento SEPG-P-001 “Bitácora de proyectos” y GCSP-P-021 “Modificación de contratos de concesiones”.
- 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.
- Los ordenadores del gasto solicitan los recursos anualmente, con el propósito de cubrir las necesidades presentadas para la gestión, especialmente en el seguimiento y la supervisión de los proyectos, aplicando lo establecido en el procedimiento “Anteproyecto de Presupuesto” (SEPG-P-015) dejando como evidencia los registros enunciados en este.
- Los apoyos financieros de los equipos de proyectos mensuales asisten a los comités de fiducia y revisan los informes de estas, con el fin de vigilar los movimientos de caja de las subcuentas de cada proyecto y generar las alertas respectivas. Así mismo, los colaboradores de las distintas áreas con el apoyo de la interventoría revisan que los gastos y depósitos correspondan a los ítems permitidos en las respectivas subcuentas del contrato; como evidencia se dispone de los informes de las fiducias o las actas de los comités.

5.3 Activación de riesgo regulatorio del proyecto Córdoba - Sucre.

Los especialistas del área jurídica de la Interventoría alertan la activación del riesgo Regulatorio, *cambios de normatividad*, a cargo del privado. Lo alertan en virtud de que el Congreso de la Republica expidió la Ley 1819 de 2016, por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal. Igualmente, se expidió la Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

En cuanto a esto se refiere, la Interventoría manifiesta que realizará un estudio de las normas publicadas en la Gaceta Nacional que puedan afectar la ejecución del proyecto.

En cuanto a los riesgos identificados en el proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, no se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar esta situación, ya que, es un riesgo que está totalmente a cargo del privado que el Concesionario deberá asumir y mitigar en caso de que se materialice, sin afectar los intereses de la Entidad con el proyecto.

5.4 Activación de riesgo predial del proyecto Cordoba Sucre.

Con relación al riesgo de *sobrecostos en adquisición predial*, compartido (Público y Privado), se detalla un cuadro con los valores contemplados en el contrato de concesión y en sus modificaciones contractuales, así como los requeridos para el desarrollo del proyecto:

Tabla 9. Sobrecosto predial

Alcance	Pedios requeridos	Valor contractual	Valor Ejecutado pesos agosto 2021	Valor Ejecutado pesos Dic 2005	% sobrecosto
Contrato Básico	417	\$ 8.601.000.000	\$ 44.924.824.918	\$ 24.242.390.354	282%
Otrosí No. 3	120	\$ 4.284.501.316	\$ 21.270.774.083	\$ 11.478.161.782	268%
Adicional No. 2	12	\$ 778.343.360	\$ 1.465.198.215	\$ 790.652.098	102%
Adicional No. 3	535	\$ 43.900.120.000	\$ 66.032.621.176	\$ 35.632.605.838	81%

Fuente: Información suministrada por el Equipo de Coordinación y Apoyo a la Supervisión de Córdoba Sucre.

La tabla anterior evidencia el riesgo predial materializado y a cargo de la ANI, con relación al Alcance Básico y Otrosí 3, toda vez que superó el 130% de sobrecosto a cargo del Concesionario. Por lo tanto,

se activó el Fondo de Contingencias de Entidades Estatales – FCEE, mecanismo mediante el cual se ha cubierto el riesgo de la ANI y se han girado los recursos necesarios para dar cumplimiento a los pagos requeridos para culminar la adquisición predial a través de las siguientes resoluciones:

Tabla 10. Resoluciones de FCEE – Riesgo Predial

RESOLUCIÓN ANI	FECHA	VALOR
1082	18/07/2016	\$ 4.465.925.994,00
1515	14/08/2018	\$ 3.181.092.158,00
1857	12/12/2019	\$ 5.527.917.319,00
20203110005535	30/04/2020	\$ 22.263.691.151,00
20203110012835	18/09/2020	\$ 738.633.905,00
20203110018675	14/12/2020	\$ 557.005.343,00
20213110056811	26/02/2021	\$ 2.389.992.376,00
Total, Pagado por FCEE		\$ 39.124.258.246,00

Fuente: Información suministrada por el apoyo predial.

A la fecha la Entidad se encuentra tramitando otra resolución para la compensación del riesgo predial.

En cuanto a los predios adquiridos en el desarrollo del proyecto, en el desarrollo de esta auditoría, se evidenció que el proyecto cuenta con un predio adquirido el cual aún no ha sido utilizado para fines del proyecto.

La adquisición de este predio fue adelantada por el Concesionario en cumplimiento de la normatividad ambiental, donde debió presentar ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales “ANLA” el Diagnóstico Ambiental de Alternativas “DAA”, proponiendo tres alternativas para la ejecución de la obra en doble calzada la Ye – Sahagún.

Por lo cual el Concesionario presentó tres (3) alternativas de solución a la ANLA, cada una con su afectación de predios correspondiente. La ANLA, mediante Auto de fecha No. 1376 del 13 de noviembre de 2013, proferido dentro del expediente Número NDA 0786, la ANLA, definió la alternativa No. 3 como la de mayor favorabilidad desde el punto de vista ambiental, para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

No obstante, el Concesionario a su cuenta y riesgo, con antelación al pronunciamiento de la ANLA, procedió a iniciar el proceso de adquisición predial del predio identificado con ficha predial CAS_T2A_011, con un área de MIL TRESCIENTOS VEINTIOCHO COMA QUINCE METROS CUADRADOS (1.328,15m²), que cuenta con folio de matrícula inmobiliaria 148-46081 de la Oficina de Registro de

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Instrumentos Públicos de Sahagún, denominado LA ESPERANZA y comprendido dentro de las abscisas inicial K 52 +946,21 D y abscisa K 53 +014,53 D, negocio jurídico protocolizado a través de Escritura Pública No. 1421 del 3 de diciembre de 2013. Predio que hacía parte de la afectación de la alternativa No. 1.

Lo cual, posterior a la selección de la alternativa No. 3 por parte del ANLA, el predio quedó sin posibilidad de ser utilizado para esta intervención.

Por lo anterior, es un predio que no ha sido usado para el proyecto y que puede identificarse como un presunto sobrante; por esto, a pesar de que la Entidad conozca y tenga propuestas para superar esta situación, es recomendable que de manera prioritaria se adelante la gestión para asegurar que los recursos usados para la adquisición de este predio sean retornados a la subcuenta predial, con los intereses correspondientes que ha dejado de percibir la subcuenta, en caso de que así proceda.

En virtud de esta situación, se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar la activación del riesgo del proyecto predial por sobrecosto en la adquisición predial, situación relacionada al riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-04: *Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.* No obstante, se identificó que el equipo de seguimiento cumple con la ejecución de los seis controles establecidos para el manejo y control resumidos a continuación:

- Los integrantes del equipo de proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto.
- Los integrantes del equipo de seguimiento, cada vez que se requiera, revisan las propuestas de modificación del contrato de concesión identificadas por las partes, con el propósito de evitar sobrecostos en 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.
- Los ordenadores del gasto solicitan los recursos anualmente, con el propósito de cubrir las necesidades presentadas para la gestión, especialmente en el seguimiento y la supervisión de los proyectos.
- Los apoyos financieros de los equipos de proyectos mensuales asisten a los comités de fiducia y revisan los informes de estas.

5.5 Acuerdos derivados del Laudo Arbitral del 2020

En virtud del Laudo Arbitral del 31 de enero de 2020, el cual se derivó de una demanda convocada por el Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S asociada a dos controversias: 1. Interpretación del riesgo predial y 2. Manejo de recursos de la subcuenta ambiental, se comenta lo siguiente:

5.5.1 Interpretación del riesgo predial

Sobre el particular, con relación al riesgo predial, el Tribunal encontró probado que: *“con corte a 30 de septiembre de 2018 -fecha última de validación de acuerdo con el dictamen pericial de Ernst & Young-, la entidad pública sí le adeuda al contratista unos valores por concepto del reembolso que le correspondía efectuar de estos fondeos en exceso. Los valores adeudados por concepto de capital se extraen del informe pericial mencionado y se resumen así:*

CONCEPTO	VALOR
<i>Saldo del reembolso por fondeos en exceso por riesgo predial de adquisición de predios para el Alcance Básico del proyecto (Subcuenta 2 del Fideicomiso)</i>	<i>COP \$ 5.255.261.964</i>
<i>Reembolso de los fondeos en exceso por riesgo predial de adquisición de predios para las obras de Otrosí 3</i>	<i>COP \$ 10.655.963.150</i>
Total Capital Adeudado	COP \$ 15.911.225.114

(...)”

El valor anterior no tiene en cuenta los intereses, por lo tanto, el valor compensado por la Entidad se realizó con el cálculo y pago de intereses según lo descrito en la cláusula 37, literal b) y 56 del contrato de concesión N. 002 de 2007.

Este pago fue efectuado mediante la Resolución FCEE 1857 del 12/12/2019 por un valor de \$ 5.527.917.319,00 y la resolución FCEE 20203110005535 del 30/04/2020 por un valor de \$ 22.263.691.151,00.

En virtud de esta situación, se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar la activación del riesgo del proyecto predial por sobre costo en la adquisición predial, situación relacionada con el riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte GCSP-04: Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los*

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos. No obstante, se identificó que el equipo de seguimiento cumple con la ejecución de los seis controles establecidos para el manejo y control resumidos a continuación:

- Los integrantes del equipo de proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto
- Los integrantes del equipo de seguimiento, cada vez que se requiera, revisan las propuestas de modificación del contrato de concesión identificadas por las partes, con el propósito de evitar sobrecostos en 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.
- Los ordenadores del gasto solicitan los recursos anualmente, con el propósito de cubrir las necesidades presentadas para la gestión, especialmente en el seguimiento y la supervisión de los proyectos.
- Los apoyos financieros de los equipos de proyectos mensuales asisten a los comités de fiducia y revisan los informes de estas.

5.5.2 Manejo de recursos de la subcuenta ambiental

Con relación al manejo de los recursos de la subcuenta ambiental, la demanda convocada por la ANI tenía las siguientes pretensiones:

Primera.- Que se declare que las Cláusulas 22 y 23 del Contrato de Concesión 002 de 2007 prevén la forma en la que se deben administrar y manejar las subcuentas ambientales.

Segunda.- Que se declare que la Sociedad Autopistas de la Sabana S.A.S. realizó pagos haciendo uso de los recursos de las subcuentas ambientales, sin que dichos pagos correspondieran con la destinación dada en el Contrato a dicha subcuenta.

Tercera.- Que se declare que la sociedad Autopistas de la Sabana S.A.S., incumplió el Contrato de Concesión No. 002 de 2007 al hacer uso indebido de los recursos de la subcuenta ambiental.

Cuarta.- Que se declare que, como consecuencia de la pretensión anterior, el Concesionario debe reembolsar a las subcuentas ambientales correspondientes, el dinero pagado de dicha subcuenta por conceptos diferentes a los indicados en la Cláusula 22 del Contrato de Concesión No. 002 de 2007.

Quinta.- Que se declare que, como consecuencia de la utilización indebida de las subcuentas ambientales, el pago de las obligaciones de esta subcuenta no excedió la suma asignada al Concesionario en la Cláusula 22.7 del Contrato para los costos ambientales, razón por la cual la ANI no tiene obligación de cubrir dichos valores.

Sexta.- Que se declare que, al no haberse excedido el valor de los fondeos asignados por el Contrato al Concesionario, no se activó el riesgo ambiental en cabeza de la ANI.

Séptima.- Que se declare que, al capital que debe ser reembolsado por el Concesionario se deben aplicar los intereses previstos en la Cláusula 56 del Contrato de Concesión 002 de 2007.

Octava.- Que, como consecuencia de las declaraciones anteriores, se CONDENE a Autopistas de la Sabana S.A.S. a reembolsar en las subcuentas ambientales las sumas de \$32.033.619.743,58 por los siguientes conceptos:

LIQUIDACION DE DEUDA A FAVOR DE LA ANI

CAPITAL INICIALMENTE AUTORIZADO	\$18.794.984.440,00
INTERESES REMUNERATORIOS	\$2.801.051.308,30
INTERESES MORATORIOS	\$10.437.583.995,28
TOTAL	\$32.033.619.743,58

Fuente: Cálculos de la Interventoría con base en información de Interventoría y ANI de Ordenes de Pago Revisadas.

Novena.- Que se declare que, el Concesionario realizó fondeos en la Subcuenta 1 de interventoría que no estaban certificados por la fiduciaria administradora del patrimonio autónomo.

Décima.- Que se condene en Costas y Agencias en Derecho a la sociedad Autopistas de la Sabana S.A.S.”

Una vez analizadas las distintas pretensiones relacionadas con el manejo de los recursos de la subcuenta ambiental, el Tribunal cita la Cláusula 22 del contrato de concesión N. 002 de 2007, decidiendo lo siguiente:

“(...)

EL CONCESIONARIO deberá contemplar dentro de su estructura financiera el valor correspondiente a estas obras y cubrir el ciento por ciento (100%) del valor real de las medidas ambientales y sociales necesarias y exigidas para el proyecto, para lo que deberá depositar en la Subcuenta 5 del Fideicomiso el valor correspondiente.

(...)

22.3. Las tarifas que cobre el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y la Autoridad ambiental Regional Competente por los servicios de evaluación y seguimiento, así como las tasas por el uso y aprovechamiento de recursos naturales serán pagadas por EL CONCESIONARIO a su costa y riesgo y deberán ser consignadas por EL CONCESIONARIO en la Subcuenta 5, adicionalmente a los recursos previstos.

22.4. EL CONCESIONARIO, bien sea que se haya efectuado la cesión de la Licencia Ambiental o que el titular de la misma continúe siendo EL INCO, en virtud de la celebración de este CONTRATO asume todos los derechos y obligaciones derivados de dicha licencia, del Estudio de Impacto Ambiental y del Plan de Manejo Ambiental con sus respectivas modificaciones. En el evento que la Licencia Ambiental continúe en cabeza de EL INCO, este tramitará el otorgamiento de un poder a favor de EL CONCESIONARIO, con el fin de que EL CONCESIONARIO pueda adelantar en nombre de EL INCO, las modificaciones a la Licencia Ambiental necesarias. Para llevar a cabo la cesión se requerirá de la autorización previa del Ministerio del Medio Ambiente, según los términos del artículo 25 del Decreto 1728 de 2002 y esta cesión se entenderá aceptada por EL CONCESIONARIO desde la suscripción de EL CONTRATO de Concesión.

22.5. El cumplimiento de las normas ambientales aplicables a los procesos constructivos de EL CONCESIONARIO, serán del exclusivo costo y riesgo de EL CONCESIONARIO.

Por lo tanto, EL CONCESIONARIO deberá realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de las normas ambientales vigentes, incluyendo el trámite y obtención de los permisos, licencias, concesiones y demás trámites y autorizaciones necesarios para la ejecución de las actividades señaladas en el párrafo anterior y para la ejecución del proyecto. El cumplimiento de estas obligaciones por parte de EL CONCESIONARIO, no generará compensación ni indemnización alguna a cargo de EL INCO y su falta de cumplimiento será un incumplimiento al presente CONTRATO. Dentro de las actividades a que se refiere este numeral se incluyen, sin limitarse a ellas, las siguientes:

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

- Explotación de fuentes de materiales de peña o aluviales, propios o de terceros.
- Disposición de material sobrante de las excavaciones.
- Explotación de fuentes de agua bien sea superficial o subterránea.
- Ocupación temporal o definitiva de cauces.
- Vertimientos sólidos y líquidos.
- Emisiones gaseosas y emisión de ruido.
- Instalación y operación de campamentos, centros de control de operación.
- Operación de áreas de servicio.
- Ocupación de zonas para obras o almacenamientos provisionales.
- Aprovechamiento forestal.
- Transporte de materiales.
- Uso de infraestructura de cualquier tipo.

(...)

22.7. Los costos derivados del cumplimiento de las obligaciones ambientales de EL CONCESIONARIO que se desprenden de las obras y medidas ambientales definidas en el Estudio de Impacto Ambiental y del Plan de Manejo Ambiental, con sus modificaciones, correspondientes a las obras de construcción, rehabilitación y operación, serán asumidos así:

Para efecto de este contrato los mencionados costos por las obligaciones ambientales definidas en el Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Manejo Ambiental, incluidos se estiman en la suma de CINCO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y UN MILLONES DE PESOS (\$5.831.000.000) del 31 de diciembre de 2005, los cuales serán asumidos por EL CONCESIONARIO, quien deberá depositar dicha suma en la Subcuenta 5 del Fideicomiso, dentro de los quince (15) Días Hábiles siguientes a la suscripción del Acta de Inicio de la Ejecución de EL CONTRATO y de la Etapa de Pre-Construcción:

- a) EL CONCESIONARIO cubrirá, adicionalmente a la cifra señalada anteriormente, hasta un exceso equivalente al veinte por ciento (20% del valor antes señalado, para lo que deberá depositar en la Subcuenta 5 del Fideicomiso el valor correspondiente a dicho exceso.
- b) Si el exceso requerido supera el veinte por ciento (20%) de la cifra anteriormente señalada, EL CONCESIONARIO depositará en la Subcuenta 5 del Fideicomiso el valor correspondiente a dicho exceso y EL INCO reembolsará al CONCESIONARIO, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la fecha del depósito, con recursos de su propio presupuesto y reconociendo una tasa de interés igual al DTF + 5, la suma que resulte de

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

restar del valor total del exceso, el valor que asumirá EL CONCESIONARIO (veinte por ciento (20%) según lo indicado en el numeral (a) anterior).

Los CINCO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y UN MILLONES DE PESOS (\$5.831.000.000) antes señalados no cubren los costos incluidos dentro de los presupuestos ordinarios de obra como son: el acarreo de materiales bien sea hacia los frentes de obra o de estos hacia los sitios de disposición de sobrantes o botaderos; emhradización de taludes, construcción de obras de contención, drenajes y subdrenajes y en general las medidas para garantizar la estabilidad y conformación de taludes y sitios de disposición de sobrantes. Estos costos deberán ser asumidos por EL CONCESIONARIO con cargo a los aportes de capital que el mismo realice a la Subcuenta Principal.

En caso que la autoridad ambiental en la licencia ambiental requiera la implementación de medidas ambientales y sociales no contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, con el fin de establecer el porcentaje de la diferencia que deberá asumir EL CONCESIONARIO, según lo establecido en este numeral, EL CONCESIONARIO deberá presentar al INCO el presupuesto de las medidas no contempladas en el estudio ambiental dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha en que obtenga la licencia ambiental. Si a la firma de EL CONTRATO ya existe la licencia ambiental, el costo de las medidas no contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental deberá ser entregado al INCO con la entrega de los estudios y diseños.

EL INCO dispondrá de treinta (30) días hábiles para manifestar su aprobación o para formular observaciones o solicitar aclaraciones y/o modificaciones al presupuesto. EL CONCESIONARIO dispondrá de un plazo de quince (15) días hábiles para resolver las observaciones o solicitudes de aclaración y/o modificaciones realizadas una vez se presenten. Si en este plazo EL CONCESIONARIO no da respuesta satisfactoria al INCO se considerará incumplimiento de EL CONTRATO.

(...)” (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Por lo anterior, el Laudo Arbitral señala que la Cláusula 22 distribuye de manera concreta la responsabilidad que le atañe a las partes, por ende, es el Concesionario el que está obligado a ejecutar las distintas actividades de orden ambiental y a cumplir los requerimientos que al respecto se fijan en los documentos precontractuales, en el Plan de Manejo Ambiental y todos aquellos que sean dispuestos por las autoridades nacionales y regionales competentes en la licencia ambiental

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

respectiva, en las modificaciones a la misma y en los planes previstos para la gestión social del proyecto.

Asimismo, citó lo señalado en el Documento CONPES 3107 de 2001, donde se expuso lo atinente al contenido y alcance del riesgo ambiental para el caso de proyectos de concesión de tercera generación -como es el caso de la concesión vial Córdoba-Sucre, así:

“I. Riesgo Ambiental

“Se refiere a las obligaciones que emanan de la(s) licencia(s) ambiental(es), de los planes de manejo ambiental y de la evolución de las tasas de uso del agua y retributivas. Es deseable que las entidades estatales cuenten con las licencias ambientales y/o planes de manejo ambiental antes de la firma de los contratos. El inversionista privado asumirá este riesgo, cuando, previo al cierre del proceso licitatorio, se cuente con las resoluciones respectivas.

“En caso de requerirse modificaciones de las licencias ambientales y/o planes de manejo ambiental, el riesgo será asumido por el inversionista privado. Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.

“Para el caso de las tasas de uso del agua y tasas retributivas, el riesgo por la incertidumbre de su evolución futura puede ser asumido por las entidades territoriales para los proyectos de agua potable y saneamiento básico, dado que no es posible para el agente privado prever la evolución en el cobro de estas tasas.”

Entendiendo que para el desarrollo de un proyecto de infraestructura y de su respectiva licencia o autorización de orden ambiental, se genera una serie de obligaciones que deben ser cumplidas con el propósito de evitar la afectación de los recursos naturales presentes en la zona de influencia de las obras o para compensar las alteraciones que necesariamente se ocasionan con la intervención constructiva, es preciso que los contratantes tipifiquen, estimen y asignen lo atinente a esta especial contingencia.

En cumplimiento de ello, en la cláusula 22.7 antes citada, se tipificó el riesgo predial como una de los causales que podían presentarse durante la ejecución del proyecto, disponiéndose al respecto que sería el particular contratista quien se encargaría de llevar a cabo las distintas actividades administrativas y técnico-ambientales que resultarían necesarias para atender los requerimientos contemplados en la Licencia Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental y en el Plan de Gestión Social.

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

Es así que el Laudo, en virtud de las consideraciones expuestas advierte que, en efecto, la cláusula 22 del Contrato de Concesión No. 002 de 2007 y la subsiguiente cláusula 23 -en lo pertinente- establecen las reglas para efectuar el manejo de la Subcuenta 5 del Fideicomiso destinada al depósito y administración de los recursos tendientes a cumplir con las obligaciones ambientales del proyecto, de ahí que haya lugar a acceder a la pretensión primera principal declarativa formulada por la ANI en su demanda de reconvenición reformada, tanto para el alcance del Alcance Básico como del Otrosí 3.

No obstante, el Concesionario el 27 de julio de 2020⁶ expresó el desacuerdo con el monto a retornar a la subcuenta en virtud del ajuste al modelo financiero luego de un acuerdo conciliatorio suscrito en 2015 y la suscripción del otrosí 7 y solicita a la Entidad iniciar unas mesas de trabajo en las cuales las Partes (Interventoría, ANI y Concesionario) puedan conciliar y definir los valores a ser reintegrados por el Concesionario a las subcuentas ambientales.

De acuerdo con lo manifestado por el Concesionario, la Entidad solicitó a la Interventoría analizar las observaciones del Concesionario, por lo que la Interventoría mediante oficio con Rad ANI 20204091121862 del 09 de noviembre de 2020 manifestó lo siguiente:

“3. Sobre la improcedencia del traslado de recursos utilizados con anterioridad al año 2015.

Se recuerda que el plurimencionado laudo arbitral del 31 de enero de 2020 en su parte considerativa manifestó que las excepciones de mérito propuestas por el Concesionario – dentro de las cuales se encuentra la relacionada con el efecto de cosa juzgada por conciliación judicial– se tuvieron por no demostradas. La precitada excepción de mérito consiste en que al haberse suscrito el Otrosí 7, todos los asuntos relacionados con la destinación de los recursos depositados para cubrir la contingencia ambiental a esa fecha ya fueron objeto de acuerdo entre los contratantes con efecto de cosa juzgada. Sobre el particular, el tribunal de arbitramento explicó la excepción de mérito en los siguientes términos:

“3.4. EXCEPCIÓN “DE EFECTO DE COSA JUZGADA POR CONCILIACIÓN JUDICIAL” El apoderado judicial de la convocante hace mención en este punto al Acuerdo de Conciliación celebrado entre los contratantes el seis (6) de noviembre de 2015, cuyo contenido fue formalizado en el Otrosí No. 7 de 11 de diciembre de 2015. Con fundamento en lo convenido en este acuerdo, se aduce que toda diferencia de orden contractual relacionada con la concesión vial Córdoba – Sucre quedó zanjada en esa oportunidad,

⁶ Mediante el oficio con radicado N.º CCS-BOG0238-2020 del 27 de Julio de 2020

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

salvo unas precisas materias que no tienen relación con el manejo de los recursos en las Subcuentas Ambientales del contrato ni con la configuración del riesgo ambiental.

Así las cosas, la convocante considera que la controversia suscitada por la convocada en relación con asuntos de orden ambiental y, puntualmente, sobre la destinación de los recursos depositados para cubrir la contingencia ambiental, ya fue objeto de acuerdo entre los contratantes con efecto de cosa juzgada.” (negritas y subrayas fuera del texto)

Pues bien, tal y como ya se mencionó, la precitada excepción de mérito se tuvo como no demostrada, así:

“En cuanto a las excepciones de mérito propuestas por la parte convocante en su escrito de contestación de la demanda de reconvención reformada, el Tribunal las tendrá por no demostradas. (...)

Alegó también la convocante y demandante en reconvención, a manera de excepción de mérito, que las diferencias suscitadas por la demandante en reconvención fueron objeto del acuerdo de conciliación celebrado en noviembre de 2015; sin embargo, debe enfatizar el Tribunal que las controversias objeto de dicho acuerdo de conciliación correspondieron a aquellas que fueron objeto de los litigios que para ese momento se tramitaban en sendos procesos arbitrales, sin que ello incluyera cualquier diferencia originada en la relación contractual, como equivocadamente lo propone el apoderado judicial de la convocante. Así las cosas, al no tratarse de una materia conciliada en dicha oportunidad, no aplica frente a la misma la excepción propuesta y, por ende, habrá de declararse no probada.” (Negritas y subrayas fuera del texto)

En consecuencia, mal podría la ANI renunciar a exigir del Concesionario el reintegro de los recursos de las subcuentas ambientales por la indebida destinación efectuada, incluso con anterioridad al año 2015.

4. Reconocimiento de un reembolso acotado a partir del 1 de Junio del año 2015 y hasta por la suma de \$3.546.703.593 pesos sin intereses.”

Una vez expuesta la posición de la Interventoría, a la fecha, las Partes (Interventoría, ANI y Concesionario) no han llegado a un acuerdo y los recursos no han sido retornados a las subcuentas ambientales.

En virtud de lo aquí descrito, se identificó una alerta temprana relacionada al riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte GCSP-04: Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido*

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos. No obstante, se identificó que el equipo de seguimiento cumple con la ejecución de los seis controles establecidos para el manejo y control resumidos a continuación:

- Los integrantes del equipo de proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto
- Los integrantes del equipo de seguimiento, cada vez que se requiera, revisan las propuestas de modificación del contrato de concesión identificadas por las partes, con el propósito de evitar sobrecostos en 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.
- Los ordenadores del gasto solicitan los recursos anualmente, con el propósito de cubrir las necesidades presentadas para la gestión, especialmente en el seguimiento y la supervisión de los proyectos.
- Los apoyos financieros de los equipos de proyectos mensuales asisten a los comités de fiducia y revisan los informes de estas.

5.6 Acuerdos del otrosí 8: construcción de la Glorieta Corozal

El 20 de noviembre de 2020, las partes (Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S) suscribieron el otrosí 8 para los estudios y diseños definitivos (Fase III), gestión social, gestión ambiental, gestión predial, construcción, operación y mantenimiento de la intersección a nivel tipo Glorieta en la doble calzada del Tramo Sincelejo – Corozal PR8+380 (Sector La Virgencita), municipio de Corozal, Sucre.

Esta construcción tendrá una duración de 10 meses según lo descrito en el acta de inicio del otrosí 8, contados a partir de la suscripción de esta (15 de julio de 2021). Las obras serán financiadas a través de los recursos disponibles en la subcuenta de excedentes, la cual cuenta con un saldo, a 31 de agosto de 2021, de \$ 10.091.805.524,65 de pesos m/cte (al final del proyecto los recursos que sobren de esta subcuenta serán de la Entidad).

Una vez surtido el proceso para la etapa de estudios y diseños a nivel fase III, se debió contar con la aprobación por parte de la Interventoría de los siguientes documentos elaborados por el Concesionario:

- Estudio de tránsito, capacidad y niveles de servicio.
- Trazado y diseño geométrico, señalización y seguridad vial.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- Geología para ingeniería y geotecnia.
- Estudio de suelos para el diseño de obras de drenaje y estructuras de contención.
- Estudio de estabilidad y estabilización de taludes.
- Estudio geotécnico para desarrollo del pavimento.
- Estudio de hidrología, hidráulica y socavación.
- Estudio y diseño de estructuras.
- Gestión predial.
- Estudio ambiental y social.
- Estudio de cantidades de obra, programación y especificaciones.
- Estudio de urbanismo, paisajismo y redes secas.
- Informe final ejecutivo.

Una vez dada la aprobación de la Interventoría, el 25 de febrero de 2021⁷ se inició la construcción de las obras establecidas en el otosí 8:

- Intersección a nivel – Tipo Glorieta (Doble calzada Sincelejo – corozal PR8+380).
- Diámetro de la glorieta: 80 metros.
- Estructura en pavimento flexible.
- Obras complementarias como:
 1. Andenes en concreto rígido costado oriental (mínimo 1.50 metros de ancho – mínimo 302 metros de longitud).
 2. Andenes en concreto rígido costado occidental (mínimo 2.00 metros de ancho – mínimo 134 metros de longitud).
 3. Empalme de cicloruta.
 4. Señalización y demarcación (incluidas 2 señales tipo bandera).

⁷ Acta de inicio del otosí 8.

5. Obras de alumbrado.
6. Traslado de todas las redes.
7. El Concesionario asume dentro de la propuesta presentada la adecuación de los accesos de predios que se vean afectados por la ejecución de la obra.

Según lo reportado por la Interventoría, la construcción de la intersección a nivel tipo glorieta, al 31 de agosto de 2021 registra un avance de obra física del 33% versus el 15% programado⁸, discriminado de la siguiente manera:

Tabla 11. Avance de obra física de la Glorieta Corozal

ACTIVIDAD	% EJECUTADO	% PROGRAMADO
GLORIETA DE COROZAL	33%	15%
PMA y PMT	40%	22%
Excavación mecánica de material común	54	29%
Retiro de escombros	54%	29%
Relleno en piedra rajón	44%	27%
Geotextil 2400	44%	35%
Concreto clase F	29%	0%
Suministro e instalación de tubería de 36"	0%	0%
Suministro e instalación tubería 12" Novafort	0%	0%
Sumideros SL-150 (Precio IDU 3,898)	0%	0%
Acero para cabezales de alcantarillas	0%	0%

⁸ Cronograma ejecutado Vs Programado al 31 agosto de 2021.

ACTIVIDAD	% EJECUTADO	% PROGRAMADO
Concreto clase D para alcantarillas y bordillos in situ	0%	0%
Adecuación de manhole	0%	0%
Demolición de asfalto existente	0%	0%
Relleno con material tipo afirmado.	68%	12%
Base Granular incluye transporte, extendida y compactada	13%	0%
Imprimación y riego de liga	0%	0%
Transporte de MDC	0%	0%
Asfalto MDC incluye extendida y compactada	0%	0%
Demolición de estructuras de concreto	83%	0%
Excavación manual para andenes	0%	0%
Cunetas revestidas en concreto de 3000 Psi	0%	0%
Sardinela prefabricada de dimensiones (0.8x0.2x0.5) m.	0%	0%
Relleno de material seleccionado para andenes	0%	0%
Suministro e instalación de loseta táctil guía y alerta de 20cm x 20 cm, según planos y diseños.	0%	0%
Andenes en concreto de 3000 PSI, espesor 10 cms.	0%	0%
Señalización vertical de tránsito de 90 cms	0%	0%

ACTIVIDAD	% EJECUTADO	% PROGRAMADO
Señalización informativa SI -tipo Bandera	0%	0%
Líneas de demarcación (Líneas de borde y línea central)	0%	0%
Marcas viales	0%	0%
Suministro e Instalación de tachas reflectivas	0%	0%
Defensa Metálica	0%	0%
Baranda metálica peatonal	0%	0%
Reubicación de redes de media tensión	0%	0%
Iluminación de Glorieta	0%	0%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por la Supervisión asociada a la programación de obra a 31 de agosto de 2021.

Esta obra cuenta con una disponibilidad predial del 100%, donde se encuentran afectados solo tres predios, en gestión predial; dos de ellos ya cuentan con acta de recibo y entrega: 055A y 056B. Estos ya cuentan con orden de pago del 30% del valor de los predios por parte de la ANI⁹.

Con relación al tercer predio afectado, identificado con el número 03-056B, está en trámite de notificación de la oferta formal de compra, no obstante, cuenta con permiso de intervención de los poseedores materiales del predio, por lo que el Concesionario puede intervenirlo.

En cuanto a los permisos ambientales, mediante Resolución No. 0460 del 26 de mayo de 2021 CARSUCRE autorizó el aprovechamiento forestal y levantamiento de veda de Epifitas vasculares y no vasculares; permiso necesario para ejecutar las obras.

Asimismo, en virtud de que la Glorieta Corozal es una obra nueva que se está realizando sobre una calzada existente concesionada (Decreto 1076 de 2015, sección 1 Literal a, artículo 2.2.2.5.1.1) se

⁹ Oficio con Rad ANI 20213100194481.

estableció la necesidad de un PAGA, conforme a los requerimientos ambientales para el desarrollo de la obra; el componente socioambiental del PAGA, fue revisado por la Interventoría mediante Oficio Rad Interventoria 01-025-0140-21 del 13 de Julio de 2021.

En cuanto a los riesgos identificados en el proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, no se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar esta situación.

5.7 Afectaciones derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19

En virtud de la pandemia a causa del COVID – 19, que ocasionó la emergencia sanitaria inicialmente declarada a través del Decreto 457 de 2020 “*mediante el cual se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo Obligatorio de 19 días en todo el territorio colombiano, que regirá a partir de las cero horas del miércoles 25 de marzo, hasta las cero horas del lunes 13 de abril, en el marco de la emergencia sanitaria por causa de la pandemia del coronavirus COVID-19*”, se hizo efectiva la norma que limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional. Así mismo, se derivaron una serie de medidas como el Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020, cuyos impactos se han visto reflejados en el tráfico y recaudo del proyecto, según se expone enseguida:

5.7.1 Afectación del Tráfico en el peaje de Garzones (Garzones 1 y Garzones 2)

Con base en el histórico de tráfico mensual de Garzones (Garzones 1 y Garzones 2) del informe mensual de Interventoría N. 50, en esta auditoria se analizó el año 2020 versus el 2021, de marzo a agosto para determinar posibles variaciones del tráfico en el proyecto a raíz del COVID-19:

Tabla 12. Análisis de tráfico mensual peaje Garzones 1 (Montería – Cerete) - 2020 / 2021

MES	TRÁFICO 2020	TRÁFICO 2021	DIFERENCIA 2021 - 2020	VARIACIÓN PORCENTUAL (DIF/TRÁFICO 2020)
Marzo	145.649	179.826	34.177	23.47%
Abril	56.502	149.696	93.194	164.94%
Mayo	92.531	148.061	55.530	60%

MES	TRÁFICO 2020	TRÁFICO 2021	DIFERENCIA 2021 - 2020	VARIACIÓN PORCENTUAL (DIF/TRÁFICO 2020)
Junio	92.134	167.715	75.581	82.03%
Julio	83.572	185.707	102.135	122.21%
Agosto	85.833	185.566	99.733	116.19%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del informe mensual de interventoría N. 50

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2021, respecto al tráfico de 2020, tiene una diferencia positiva que varía entre el 24% y 165%, lo que evidencia un incremento significativo del tráfico en comparación del año pasado, cuyo tráfico fue posiblemente afectado por las restricciones del COVID-19. Esto evidencia un panorama positivo para la recuperación del tráfico en el Peaje Garzones 1.

Con relación a Garzones 2:

Tabla 13. Análisis de tráfico mensual peaje Garzones 2 (Cerete - Montería) - 2020 / 2021

MES	TRÁFICO 2020	TRÁFICO 2021	DIFERENCIA 2021 - 2020	VARIACIÓN PORCENTUAL (DIF/TRÁFICO 2020)
Marzo	167.992	223.498	55.506	33.04%
Abril	60.049	191.371	131.322	218.69%
Mayo	101.091	192.534	91.443	90.46%
Junio	107.668	217.563	109.895	102.07%
Julio	100.350	238.438	138.088	137.61%

MES	TRÁFICO 2020	TRÁFICO 2021	DIFERENCIA 2021 - 2020	VARIACIÓN PORCENTUAL (DIF/TRÁFICO 2020)
Agosto	105.025	244.766	139.741	133.05%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del informe mensual de interventoría N. 50

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2021, respecto al tráfico de 2020, tiene una diferencia positiva que varía entre el 33% y 219%, lo que evidencia un incremento significativo del tráfico en comparación del año pasado, cuyo tráfico posiblemente fue afectado por las restricciones del COVID-19. Esto evidencia un panorama positivo para la recuperación del tráfico en el Peaje Garzones 2.

5.7.2 Afectación del Tráfico en el peaje de Flores

Con base en el histórico de tráfico mensual de Flores del informe mensual de Interventoría N. 50, en esta auditoria se analizó el año 2020 versus el 2021, de marzo a agosto para determinar posibles variaciones del tráfico en el proyecto a raíz del COVID-19:

Tabla 14. Análisis de tráfico mensual peaje Flores - 2020 / 2021

MES	TRÁFICO 2020	TRÁFICO 2021	DIFERENCIA 2021 - 2020	VARIACIÓN PORCENTUAL (DIF/TRÁFICO 2020)
Marzo	222.049	308.635	86.586	38.99%
Abril	110.919	264.629	153.710	138.58%
Mayo	159.644	248.985	89.341	55.96%
Junio	157.996	286.584	128.588	81.4%
Julio	175.533	321.996	146.463	83.44%
Agosto	178.700	320.903	142.203	79.58%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del informe mensual de interventoría N. 50

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2021, respecto al tráfico de 2020, tiene una diferencia positiva que varía entre el 39% y 139%, lo que evidencia un incremento significativo del tráfico en comparación del año pasado, cuyo tráfico posiblemente fue afectado por las restricciones del COVID-19. Esto evidencia un panorama positivo para la recuperación del tráfico en el Peaje Flores.

5.7.3 Afectación del Tráfico en el peaje de La Esperanza

Con base en el histórico de tráfico mensual de La Esperanza del informe mensual de Interventoría N. 50, en esta auditoria se analizó el año 2020 versus el 2021, de marzo a agosto para determinar posibles variaciones del tráfico en el proyecto a raíz del COVID-19:

Tabla 15. Análisis de tráfico mensual peaje La Esperanza - 2020 / 2021

MES	TRÁFICO 2020	TRÁFICO 2021	DIFERENCIA 2021 - 2020	VARIACIÓN PORCENTUAL (DIF/TRÁFICO 2020)
Marzo	79.238	117.673	38.435	48.51%
Abril	44.358	100.033	55.675	125.51%
Mayo	65.452	94.295	28.843	44.07%
Junio	62.668	107.200	44.532	71.06%
Julio	66.795	123.119	56.324	84.32%
Agosto	62.241	118.432	56.191	90.3%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del informe mensual de interventoría N. 50

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2021, respecto al tráfico de 2020, tiene una diferencia positiva que varía entre el 49% y 126%, lo que evidencia un incremento significativo del tráfico en comparación del año pasado cuyo tráfico posiblemente fue afectado por las restricciones del COVID-19. Esto evidencia un panorama positivo para la recuperación del tráfico en el Peaje La Esperanza.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Como se muestra en las tablas anteriores, los tres peajes del proyecto cuentan con una proyección positiva con relación al tráfico para alcanzar el ingreso esperado, a pesar de una posible afectación a raíz de las restricciones de movilidad por el COVID-19 en 2020, donde el Concesionario dejó de percibir el recaudo de peaje por suspensión de cobro de tarifa el valor de \$ 6.269.694.900 sin fosevi – con fosevi \$ 6.440.459.900. No obstante, el Concesionario no firmó los acuerdos de compensación del COVID que se llevaron a cabo con la Cámara Colombiana de Infraestructura – CCI y a la fecha no se han recibido solicitudes ni reclamaciones por parte del Concesionario; por ende, no se ha llegado a un acuerdo de compensación por los efectos en el recaudo durante el año 2020.

En cuanto a los riesgos identificados en el proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, no se identificó una alerta temprana que pudiese ocasionar esta situación.

5.8 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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y 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 tomó como referente lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 498 del 13 de abril de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, pues en estos documentos se establecen 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, así:

5.8.1 Protocolo de trabajo en condiciones seguras para una operación y mantenimiento que permita 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

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

deberá establecer un protocolo de trabajo en condiciones seguras, basado en los parámetros establecidos por el Gobierno Nacional. La suspensión tampoco incluye la atención de sitios inestables y cualquier otra actividad que garantice la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad.” (Subrayado fuera de texto)

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó mediante correo electrónico un protocolo en condiciones seguras Autopistas de la Sabana S.A.S en virtud de la Resolución 471 de 2020.

Posteriormente la Interventoría por medio del oficio con Rad ANI 20204090363082 del 21 de abril de 2020 aprobó el protocolo de bioseguridad, según Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 (Circular N. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 de la ANI) emitida por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

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

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

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

El Plan de Reactivación de Obras deberá contener como mínimo: (i) La identificación de las actividades e intervenciones que reactivarán y ejecutarán durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, (ii) el cronograma y plazos máximos de ejecución de las actividades e intervenciones a reactivar, (iii) el personal asociado a las actividades que se reactivarán y (iv) el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 suscrita

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

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

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

En virtud de lo anterior, el Concesionario mediante correo electrónico del 21/04/2020 allegó a la Interventoría el “Plan de reactivación de obras del proyecto concesión vial Córdoba – Sucre”. Asimismo, mediante el Rad ANI 20204090363082 del 21/04/2020 la Interventoría remitió al Concesionario el asentimiento del documento. Con lo anterior se evidencia el cumplimiento de los lineamientos dispuestos en la Resolución No. 498.

5.8.3 Reportes derivados de lo dispuesto en las circulares ANI

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

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto entregó,¹⁰ los informes diarios de la siguiente manera:

- Reportes diarios por parte del Concesionario a partir del 24 de marzo de 2020.
- Se evidenciaron los reportes diarios de la Interventoría a partir del 24 de marzo de 2020.

Lo anterior, permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular citada.

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

¹⁰ Documentación 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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	
---	--	---

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.”

Al respecto, inicialmente en el desarrollo de la auditoría la Interventoría no estaba dando cumplimiento a este lineamiento¹¹ (no se evidencian campañas gestionadas por ésta para evitar la propagación del virus), sin embargo, el 28 de octubre de 2021, el Consorcio Interventores Viales AIG realizó la publicación en la página web una campaña para la prevención COVID-19, por lo que se originó una recomendación con el fin de que se continúe implementando la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y de Transporte.

Por otra parte, en la página web del Concesionario¹² se encuentra información en referencia a las campañas y al seguimiento del COVID-19 en el proyecto.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció “(...) medidas de bioseguridad aplicable 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 cada una de ellas, para lo cual deben remitir a la Agencia Nacional de Infraestructura un informe semanal de seguimiento, usando para ello la matriz de seguimiento que se anexa a la Circular, formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

Al respecto, inicialmente en el desarrollo de la auditoría no se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto remitiera formatos GCSP-F-292, de reporte semanales por parte de la Interventoría. No obstante, el 13 y el 27 de octubre de 2021 la Supervisión allegó ejemplos de formatos GCSP-F-292 diligenciados, lo que permitió evidenciar cumplimiento de la Interventoría del lineamiento dado a través de la Circular 20201000000164 del 8 de abril de 2020.

No obstante, a través del radicado ANI 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

¹¹ Página web de la Interventoría: <https://consorcioaig.com/>

¹² Página web del Concesionario: <http://www.autopistasdelasabana.com.co/>

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

medidas implementadas por las concesiones en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad de cada uno de los proyectos, de una manera más eficiente y práctica. Esta herramienta también permitirá el reporte de situaciones relevantes, y la generación de reportes de manera más expedita y organizada.

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

Según lo anterior, en el desarrollo de esta auditoría, se verificó que la Interventoría estuviera reportando en la Plataforma de Aniscopio en el módulo “Reporte Covid-19”, el cual se encuentra actualizado a la fecha de esta auditoría.

Lo anterior garantiza el aseguramiento de la calidad de la información que hace parte de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*¹³.

5.8.4 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:

- Se evidenció que la Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S ha diseñado y ejecutado un protocolo de trabajo en condiciones seguras, en virtud de la Resolución 471 de 2020, que busca disminuir la propagación del virus, asegurando la ejecución de las obras y la operación y mantenimiento que se presentan en el corredor vial Córdoba - Sucre, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría. La Interventoría mediante el oficio con Rad ANI 20204090363082 del 21 de abril de 2020 aprobó el protocolo de bioseguridad.

¹³ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- Se validó que el Concesionario implementó un Plan de Reactivación de Obras, allegado mediante correo electrónico el cual fue aprobado por la interventoría con el oficio con Rad ANI 20204090363082 del 21 de abril de 2020.
- Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el Concesionario y la Interventoría cumplieron con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- Se encontró que según lo reglado en la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 los informes semanales en el formato GCSP-F-292 fueron presentados por parte de la Interventoría, lo que evidencia cumplimiento de lo dispuesto en la Circular; sin embargo, actualmente la información asociada al COVID 19 se diligencia oportunamente a través de Aniscopio, según lo establecido por la Entidad.
- Se evidenció que el Concesionario da cumplimiento de lo establecido en la la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“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)”*.
- Inicialmente, en el desarrollo de la auditoría, la Interventoría no estaba dando cumplimiento al lineamiento de la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“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)”* sin embargo, el 28 de octubre de 2021, el Consorcio Interventores Viales AIG realizó la publicación en la página web una campaña para la prevención COVID-19.
- Se validó el seguimiento semanal que hace la Supervisión en el reporte y la publicación en el módulo *“Reporte Covid-19”*. Se considera que esta gestión es un control que asegura la calidad de la información que reporta la Interventoría en ANISCOPIO, lo cual es un principio definido en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de*

Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones¹⁴.

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 **Consortio interventores Viales AIG** en el mes de septiembre y octubre de 2021:

Tabla 16. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	9	9
02	Gestión Técnica	20	20
03	Gestión Financiera	14	14
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de Aforos y Recaudo	17	17
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	9	9
08	Gestión Predial	13	13

En términos generales, con la revisión de documentación allegada para la verificación de la MED, se evidenció un cumplimiento total de las obligaciones contractuales de la Interventoría.

No obstante, con relación a la validación del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la emergencia sanitaria COVID-19, se evidenció un cumplimiento parcial por parte de la Interventoría, el cual fue subsanado por parte del Consortio Interventores Viales AIG el 28 de octubre de 2021

¹⁴ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

realizando la publicación en la página web una campaña para la prevención COVID-19, lo cual derivó una recomendación que se encuentra descrita en el numeral 9.3 del presente informe.

Asimismo, en el desarrollo de la auditoría se encontró que el informe mensual de interventoría N. 49 estaba desactualizado en la información del contrato de concesión No. 002 de 2007 (Sección 1.2 Descripción y alcance del Proyecto), ya que esta solo se presenta hasta la suscripción del otrosí 6, a diferencia del numeral 2 del informe (Ficha técnica e información de los contratos), que si está actualizada e incluye información hasta el otrosí 8. La recomendación de actualizar el informe mensual de interventoría se realizó a la Supervisión, la cual solicitó a la interventoría que actualizara el numeral 1.2 de sus informes mensuales, en virtud de la realidad del contrato de concesión y de la información que se presenta en las demás secciones de los informes mensuales, lo que se incluyó en el informe mensual de interventoría N. 50.

El detalle de los criterios evaluados con la MED septiembre – octubre de 2021 se puede consultar en el anexo 4.

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 de la Supervisión 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), 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”*, y en la Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2019 (SEPG-F-030), se evidenció **cumplimiento total de las funciones** del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Cordoba Sucre.

No obstante, en el desarrollo de la auditoría, se encontró que el Acta de inicio de construcción y Acta de inicio de operación y mantenimiento no se encontraban cargadas en el Secop I. También se encontró que en la información del proyecto reportada en ANIscoopio se presentaba el proyecto en etapa de construcción, sin embargo, actualmente, se encuentra en etapa de Operación y Mantenimiento. Luego de ser notificada esta situación a la Supervisión se cargaron las actas a Secop I y se modificó el estado del proyecto en ANIscoopio.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

También se evidenció que el informe mensual de interventoría N. 49 estaba desactualizado, en lo que concierne a la información del contrato de concesión, (Sección 1.2 Descripción y alcance del Proyecto) ya que esta solo se presentaba hasta la suscripción del otrosí 6, a diferencia del numeral 2 del informe (Ficha técnica e información de los contratos), que si incluye hasta el otrosí 8. Esta recomendación se realizó a la Supervisión, quien actuó para que la Interventoría hiciera los ajustes procedentes en el informe mensual de interventoría N. 50.

Por esto, se recomienda a la Supervisión asegurar un control adecuado y oportuno al seguimiento de la calidad de la información que se registra con relación en los informes mensuales de Interventoría, ya que, pese a que estos documentos no estén publicados en la página web o en el Secop, son de dominio público, pues pueden ser solicitados por cualquier ciudadano. Lo anterior en virtud del principio de calidad de la información según lo reglado en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones.*

En el Capítulo 9.3 del presente informe se presentan las recomendaciones asociadas al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Córdoba - Sucre, así mismo, las recomendaciones derivadas en el desarrollo de la auditoría se agrupan en la sección 9.3.1.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

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

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

La verificación de las acciones descritas se presenta enseguida:

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

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República, en el que, en relación con las acciones

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

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:¹⁵

- 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.

¹⁵ 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

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

c. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:

- En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
- En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoria se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos asignados al proyecto Córdoba – Sucre, derivados de auditorías de la Contraloría General de la Republica – CGR de 2011, identificados con los números: 533-109, 559-135, 560-136, 568-144 y 573-149.

El análisis se describe a continuación:

Tabla 17. Análisis de efectividad de PMI del proyecto Córdoba - Sucre

No	Vig	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
533	109	<p>Hallazgo 109. Administrativo y Disciplinario - Cesión y Control del Recaudo de Peajes en los Adicionales No .2 y No. 3. La cesión de derechos de recaudo de peaje prevista en los Adicionales No. 2 y 3 no se cumple en la fecha pactada.</p>	<p>La CGR describe la causa así: "La cesión de derechos de recaudo de peaje prevista en los Adicionales No. 2 y 3 no se cumple en la fecha pactada"</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acuerdo conciliatorio aprobado 2. Manual de Interventoría y Supervisión 3. Manual de Contratación 4. Contrato Estándar 4G 5. Informe Financiero 6. Informe de cierre 	<p>Modificación del fundamento normativo: En virtud del Acuerdo Conciliatorio del 06 de noviembre de 2015, sometido a aprobación del Tribunal de Arbitramento y aprobado por este, las partes (ANI y Autopistas de la Sabana S.A.S) acordaron que para el tema de ingresos de peajes, asociado a la cesión de derechos de recaudo de peajes previstos en los adicionales N. 2 y 3, se incluyó en el modelo financiero los valores y fechas efectivamente recaudados, conforme a lo certificado por la fiducia del contrato y avalado por la interventoría. Una vez aprobado el acuerdo, se suscribió el otrosí N. 7, en el cual se formalizó este modelo financiero.</p> <p>Por otra parte, las unidades de medida 2, 3 y 4 se plantearon de carácter preventivo, el cual garantice un debido proceso y minimiza el riesgo de repetición de la causa del hallazgo.</p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No	Vig	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
559	135	<p>Hallazgo 135. Administrativo, Disciplinario, (I.P.)- obligaciones Interventoría Medición de Índice de Estado- La Interventoría (contrato No. 041-2008) tiene dentro de sus obligaciones las señaladas en la cláusula tercera, que incluyen las establecidas en el pliego de condiciones, documento que en su numeral 6.3.1.3.3-Funciones Técnicas, del punto 2, señala "realizar las mediciones del Índice de Estado y la medición de reflectividad en señalización, con la periodicidad pactada en el contrato de Concesión y/o la exigida por el INCO". Dicha obligación debía realizarse una vez cada seis (6) meses en toda la vía, De acuerdo con la información obtenida, el consorcio interventor no realizó la medición del índice de estado para el segundo semestre de 2009 y primer y segundo semestre de 2010. Incumpliendo así las obligaciones contractuales pactadas.</p>	<p>La CGR describe la causa así: "Deficiencias por parte del INCO (hoy ANI), en el cumplimiento de sus funciones de seguimiento, supervisión y control frente a las obligaciones de la firma de interventoría y en la adecuada o pronta aplicación de los mecanismos establecidos en el contrato para lograr el cumplimiento de las obligaciones del contratista."</p>	<ol style="list-style-type: none"> Acta de Cierre y Archivo del expediente administrativo Concepto jurídico con relación a la pérdida de competencia en la liquidación del contrato de interventoría. Informe integral de supervisión. Documento GCSP-M-0002 - Manual de Interventoría y Supervisión Documento GCOP-M-0001 - Manual de Contratación Auto No. 069 de 2016. Informe de cierre del hallazgo. 	<p>Desaparición de la causa: Se han modificado los supuestos de hecho que dieron el origen del hallazgo, ya que el contrato de interventoría en esa fecha vigente (Consortio P&B) fue finalizado el 22 de octubre de 2018 con la suscripción del Acta de Cierre Administrativo del contrato de Interventoría N. 041 de 2008. El modelo de dicho contrato se modificó y a la fecha se ejecuta el contrato de interventoría No. 331 de 2017, a cargo del Consorcio Interventores Viales AIG. Durante la auditoría no se evidenciaron incumplimientos con relación a la medición semestral del índice de estado.</p> <p>Por otra parte, las unidades de medida 2, 3 y 4 se plantearon de carácter preventivo, garantícelo que garantiza un debido proceso y minimiza el riesgo de repetición del hallazgo.</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>
560	136	<p>Hallazgo 136. Administrativo, Disciplinario, (I.P.) - obligaciones Interventoría. La interventoría (contrato No. 041-2008) tiene dentro de sus obligaciones las señaladas en la cláusula tercera, que incluyen las establecidas en el pliego de condiciones, documento que en el punto 5 del numeral 6.3.1.3.3 Funciones</p>	<p>La CGR describe la causa así: "Deficiencias por parte del INCO (hoy ANI), en el cumplimiento de sus funciones de seguimiento, supervisión y control</p>	<ol style="list-style-type: none"> Acta de Cierre y Archivo del expediente administrativo Concepto jurídico con relación a la pérdida de competencia en 	<p>Desaparición de la causa: Se han modificado los supuestos de hecho que dieron el origen del hallazgo, ya que, el contrato de interventoría en esa fecha vigente (Consortio P&B) fue finalizado el 22 de octubre de 2018 con la suscripción</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

No	Vig	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
		Técnicas señala: "Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto", Las obligaciones antes señaladas no fueron cumplidas por la firma interventora y debían cumplirse desde el inicio del contrato de interventoría y mantenerse hasta la fecha de terminación.	frente a las obligaciones de la firma de interventoría y en la adecuada o pronta aplicación de los mecanismos establecidos en el contrato para lograr el cumplimiento de las obligaciones del contratista. "	<p>1. liquidación del contrato de interventoría.</p> <p>3. Informe integral de supervisión.</p> <p>4. Documento GCSP-M-0002 - Manual de Interventoría y Supervisión</p> <p>5. Documento GCOP-M-0001 - Manual de Contratación</p> <p>6. Auto No. 069 de 2016.</p> <p>7. Informe de cierre del hallazgo.</p>	<p>del Acta de Cierre Administrativo del contrato de Interventoría N. 041 de 2008. El modelo de dicho contrato se modificó y a la fecha se ejecuta el contrato de interventoría No. 331 de 2017, a cargo del Consorcio Interventores Viales AIG. Durante la auditoría no se evidenciaron deficiencias en la publicación de información asociada al proyecto en la página web de interventoría.</p> <p>Por otra parte, las unidades de medida 2, 3, 4 y 5 se plantearon de carácter preventivo, garanticelo que garantiza un debido proceso y minimiza el riesgo de repetición de la causa del hallazgo.</p>	
568	144	<p>Hallazgo 144. Administrativo - Garantía Fuerza Mayor o Caso Fortuito (Amparo contra todo riesgo).</p> <p>El Concesionario no ha cumplido con la obligación establecida en la cláusula 26 numeral 26.5.2, ya que no ha presentado la garantía por fuerza mayor o caso fortuito (amparo contrato todo riesgo), de igual forma, existe deficiencia por parte del INCO en el seguimiento, control y verificación del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario.</p>	La CGR describe la causa así: "Deficiencia en el seguimiento y control de las obligaciones contractuales."	<p>1. Laudo arbitral</p> <p>2. Adopción de procedimiento</p> <p>3. Realizar verificación de las garantías constituidas en los contratos vigentes</p>	<p>Desaparición de la causa de hecho: El Laudo arbitral del 11 de mayo de 2016 (UM1) determinó que "conforme a lo establecido en la cláusula 26.5.2 del contrato, Autopistas de la Sabana S.A.S tenía la obligación de constituir una garantía por fuerza mayor o caso fortuito dentro de los quince (15) días siguientes a la suscripción del contrato." (...) "Como consecuencia de lo anterior, se accederá igualmente a la pretensión</p>	<p>Efectivo (Incidencia administrativa)</p>



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
**Informe de auditoría técnica a las funciones
 públicas de supervisión y de interventoría
 asociadas al proyecto de concesión carretera
 Córdoba - Sucre**



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

No	Vig	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
				4. Sistema de información y seguimiento de garantías 5. Manual de Interventoría y Supervisión 6. Manual de Contratación 7. Contrato Estándar 4G 8. Informe de Defensa Judicial 9. Informe de cierre	<i>11.3 formulada en la demanda de reconvención reformada y, se declarará que el Concesionario es directamente responsable de asumir los efectos que se deriven de la fuerza mayor y caso fortuito que afectes el Contrato y sus adicionales, durante el tiempo que no haya estado constituida"</i> Como se concluye en el informe de cierre del plan de mejoramiento, la decisión del laudo arbitral "(...) se refiere al tema que originó el hallazgo, en este caso el relacionado con amparos y pólizas, concretamente el incumplimiento del Concesionario con la obligación establecida en la cláusula 26 numeral 26.5.2, al no presentar la garantía por fuerza mayor o caso fortuito". Según se ha detallado, el hecho de no contar con este amparo da lugar a que el Concesionario deba "(...) asumir a su costa los gastos y expensas necesarios para reparar, reconstruir o reponer las obras, bienes y maquinaria o equipos afectados por los riegos que ha debido asegurar" con dicha garantía.	



No	Vig	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
					<p>Por otro lado, con base en las unidades de medida cumplidas se ha evidenciado que la Supervisión ha implementado controles respecto a las pólizas a las que el Concesionario está obligado según lo establecido en el contrato de concesión.</p> <p>En ese orden de ideas, se considera que la Entidad ha atacado la causa que originó el hallazgo, debido a que ha demostrado el fortalecimiento de controles respecto a pólizas y garantías contractuales. En lo que respecta a la garantía por fuerza mayor o caso fortuito, acorde a lo establecido por el Laudo Arbitral (UM1), su ausencia da lugar a que el Concesionario asuma el riesgo que esto implica y no genera deficiencia en el seguimiento y control a las obligaciones del contrato de concesión No. 002 de 2007 por parte de la ANI.</p>	
573	149	<p>Hallazgo 149. Administrativo y Disciplinario - Alcance Básico Hitos 3, 4, 6 y 7. Se evidenció que a la fecha el Concesionario no ha cumplido con la ampliación a Ley 105 de 1993, en lo referente a la ampliación de bermas, en algunos hitos del contrato básico.</p>	<p>La CGR describe la causa así: "Incumplimiento de la Ley 105 de 1993. Deficiencias en el seguimiento y control de la Interventoría."</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acuerdo conciliatorio aprobado (frente a la ampliación en pasos urbanos) 2. Laudo Arbitral 	<p>Modificación del fundamento normativo: En virtud del Laudo arbitral del 11/05/2016 "<i>declaro que Autopistas de la Sabana S.A.S no tiene la obligación de ampliar las calzadas existentes de acuerdo con las especificaciones de la Ley 105 de 1993, en los tramos urbanos</i></p>	<p align="center">Efectivo (Incidencia administrativa)</p>

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

No	Vig	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
				3. Manual de Interventoría y Supervisión 4. Manual de Contratación 5. Contrato Estándar 4G 6. Informe de cierre	<p><i>expresamente excluidos de dicha obligación o no precisados de manera clara y concreta en el alcance de las obligaciones descritas en el contrato, sus apéndices, adicionales u otrosies."</i></p> <p>Asimismo, se considera que ha desaparecido la causa, ya que, en virtud del seguimiento y control por parte de la interventoría Consorcio P&B (interventoría vigente a esa fecha), esta ha sido liquidada y actualmente ejerce esa función el Consorcio Interventores Viales AIG con el contrato de interventoría N. 331 de 2017, lo anterior, modifica los supuestos de hecho que dieron el origen del hallazgo.</p>	

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

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Por lo anterior, se declaran efectivos los planes de mejoramiento de los hallazgos 533-109, 559-135, 560-136, 568-144, y 573-149, en lo que tiene que ver con la incidencia administrativa.

8.2. Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado y de la Superintendencia de Transporte.

Respecto de atención a solicitudes de Organismos de Control del Estado, hechas a partir de enero de 2020, se destaca lo siguiente:

1. La Contraloría General de la República (CGR) realizó una (1) comunicación en la vigencia del 2021 donde solicita información del proceso de atención al derecho de petición 2021-201124-82111-SE – CONCESIÓN CÓRDOBA – SUCRE.
2. No se evidencian solicitudes de la Defensoría del Pueblo.
3. No se evidencian solicitudes de la Superintendencia de Transporte.
4. No se evidencian solicitudes de la Procuraduría General de la Nación (PGN).

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 02 de noviembre de 2021 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 20 de octubre de 2021, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.

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 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 etapa de operación y mantenimiento.”* se concluye:

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- a. El contrato de concesión No. 002 de 2007 entró en Etapa de Operación y Mantenimiento el 25 de febrero de 2021, con la suscripción del Acta de recibo y de inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento total del proyecto Córdoba – Sucre.
- b. Las vallas del proyecto se encuentran de acuerdo con lo reglado en la Cláusula segunda del Contrato de Concesión No. 002 de 2007 y de conformidad a la cláusula 6.3 del Apéndice B del Contrato de concesión, así como también se encuentran cumpliendo la normativa vigente aplicable.
- c. Los postes S.O.S deficientes fueron arreglados y posteriormente validados por la Interventoría en acompañamiento por la DITRA. Sin embargo, se reporta que los ocho (8) postes vandalizados no han podido ser recuperados a causa de los componentes electrónicos.
- d. Durante el mes de marzo y abril de 2021 se realizó la más reciente medición de Índice de Estado en las vías pertenecientes a la Concesión Córdoba – Sucre, realizada acorde con lo programado para la medición del primer semestre de 2021, con el fin de obtener una evaluación cualitativa y cuantitativa del estado físico del conjunto de elementos que inciden en la funcionalidad de la vía.
- e. El resultado promedio de la calificación del Índice de Estado para la Concesión Córdoba Sucre fue de 4.5. Conforme al procedimiento para medir el Índice de Estado del acuerdo conciliatorio del Contrato de Concesión No. 002-07.
- f. En los resultados del el Índice de Estado para la Concesión Córdoba Sucre se encontraron dos tramos que no cumplen con la valoración requerida (5 - CERETÉ - CIÉNAGA DE ORO CALZADA DERECHA y 14 - SINCELEJO - TOLUVIEJO CALZADA DERECHA), por lo que la interventoría recomendó al Concesionario tener en cuenta los sectores que no cumplen con el mínimo requerido y tramos como la Segunda calzada Cereté Ciénaga de Oro, a los cuales en virtud de los lineamientos del contrato de concesión, se les ejecuta actualmente el respectivo mantenimiento periódico por parte del Concesionario, para el incremento y mejora de la calificación en la siguiente medición de índice de estado.
- g. Se activó el riesgo de fuerza mayor del contrato de concesión a causa de los daños presentados en la Estación de pesaje y peaje Flores y en el centro de atención al usuario asociado durante el desarrollo del paro nacional del 05 de mayo de 2021.
- h. De la materialización del riesgo de fuerza mayor se deriva el Acta preliminar de evaluación y valoración de los daños a la infraestructura, equipo y mobiliario del CAU y estaciones de pesaje y peaje de Las Flores, por hechos ocurridos el 5 de mayo de 2021”

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

donde según lo consignado en el Acta preliminar el valor de los daños asciende a la suma aproximada de \$1.700 millones de pesos. A la fecha, la materialización del riesgo de fuerza mayor no ha sido compensado al concesionario.

- i. La activación del riesgo del proyecto de fuerza mayor por las huelgas nacionales, se puede relacionar con el riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-04 “Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”
- j. La interventoría alertó la activación del riesgo cambios de normatividad, cuyo riesgo está a cargo del privado.
- k. En el proyecto Córdoba Sucre el riesgo predial en el desarrollo del Alcance Básico y el Otrosí 3 se encuentra materializado desde el 2015 ya que se tienen sobrecostos por encima del 130%, donde la Entidad debe mitigar su materialización con recursos a través del Fondo de Contingencias de Entidades Estatales – FCEE.
- l. Para la compensación del riesgo predial, a febrero de 2021, se han efectuado siete (7) resoluciones de pago del FCEE por el total de \$ 39.124.258.246,00.
- m. Se identificó un predio identificado con ficha predial CAS_T2A_011, adquirido por el Concesionario a cuenta y riesgo, dando cumplimiento a la normatividad ambiental, donde debió presentar ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales “ANLA” el Diagnóstico Ambiental de Alternativas “DAA”, proponiendo tres alternativas para la ejecución de la obra en doble calzada la Ye – Sahagún. No obstante, este predio no estaba contemplado en la alternativa No. 3, la cual fue aprobada por la Autoridad Ambiental. Lo cual es un predio adquirido, pero no ha sido utilizado para fines del proyecto.
- n. El predio adquirido identificado con ficha predial CAS_T2A_011 se encuentra cercado con las especificaciones de la normatividad de INVIAS y no tiene invasión.
- o. La activación del riesgo del proyecto predial por sobrecosto en la adquisición predial se puede relacionar con el riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-04 Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.

- p. En virtud de lo ordenado por el Tribunal del Laudo arbitral el 2020, con relación a la compensación predial, la Entidad realizó el pago mediante las resoluciones FCEE 1857 del 12/12/2019 por un valor de \$ 5.527.917.319,00 y FCEE 20203110005535 del 30/04/2020 por un valor de \$ 22.263.691.151,00, quedando al día con sus obligaciones al respecto.
- q. La activación del riesgo del proyecto predial por sobrecosto en la adquisición predial se puede relacionar con el riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte GCSP-04 Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.*
- r. En virtud de lo ordenado por el Tribunal del Laudo arbitral el 2020, con relación al manejo de los recursos de la subcuenta ambiental, donde el Tribunal falló a favor de la Entidad, se ordenó al Concesionario reconocer y retornar los recursos por mal manejo de las subcuentas. El Concesionario a la fecha de esta auditoria no ha retornado dichos recursos a las subcuentas ambientales.
- s. Con relación al retorno de los recursos a las subcuentas ambientales, el Concesionario, el 27 de julio de 2020,¹⁶ expresó el desacuerdo con el monto a retornar a la subcuenta en virtud del ajuste al modelo financiero, luego del acuerdo conciliatorio del 2015 y la suscripción del otrosí 7, y solicitó a la Entidad iniciar unas mesas de trabajo en las cuales las Partes (Interventoría, ANI y Concesionario) puedan conciliar y definir los valores a ser reintegrados por el Concesionario a las subcuentas ambientales.
- t. La Interventoría emitió concepto con relación a lo expuesto por parte del Concesionario con relación al retorno de los recursos a las subcuentas ambientales y manifiesta que *“mal podría la ANI renunciar a exigir del Concesionario el reintegro de los recursos de las subcuentas ambientales por la indebida destinación efectuada, incluso con anterioridad al año 2015”*

¹⁶ Mediante el oficio con radicado N.° CCS-BOG0238-2020 del 27 de Julio de 2020.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- u. A la fecha de esta auditoría, las partes (Interventoría, ANI y Concesionario) no han llegado a un acuerdo y los recursos no han sido retornados a las subcuentas ambientales.
- v. Se identificó una alerta relacionada con el riesgo del proceso institucional de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* GCSP-04 *Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.*
- w. Con relación a las obras acordadas en el otrosí 8, el Concesionario cumplió con la etapa de estudios y diseños a nivel fase III e inicio la construcción de la Glorieta Corozal.
- x. La Glorieta Corozal tendrá una duración de 10 meses según lo descrito en el acta de inicio del otrosí 8 (Suscrita el 15 de julio de 2021), contados a partir de la suscripción del acta, asimismo, al 31 de agosto de 2021 se registra un avance de obra física del 33% contra un 15% programado.
- y. La glorieta Corozal cuenta con 100% de disponibilidad predial y la totalidad de permisos ambientales para la ejecución de ésta.
- z. Con relación al tráfico en el Peaje Garzones 1, a comparación del 2020 tiene una diferencia positiva que varía entre el 24% y 165%.
- aa. Con relación al tráfico en el Peaje Garzones 2, a comparación del 2020 tiene una diferencia positiva que varía entre el 33% y 219%.
- bb. Con relación al tráfico en el Peaje Flores, a comparación del 2020 tiene una diferencia positiva que varía entre el 39% y 139%.
- cc. Con relación al tráfico en el Peaje La Esperanza, a comparación del 2020 tiene una diferencia positiva que varía entre el 49% y 126%.
- dd. A raíz de las restricciones de movilidad por el COVID-19 en el 2020, el Concesionario dejó de percibir el recaudo de peaje por suspensión de cobro de tarifa el valor de \$ 6.269.694.900 sin fosevi – con fosevi \$ 6.440.459.900. No obstante, el Concesionario no firmó los acuerdos de compensación del COVID que se llevaron a cabo con la Cámara Colombiana de Infraestructura – CCI y a la fecha no ha presentado solicitudes ni reclamaciones al respecto a la ANI; por lo tanto, no se ha llegado a un acuerdo de compensación por los efectos en el recaudo durante el año 2020.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de ***“Evaluar el desempeño de la interventoría, 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 por la interventoría, Consorcio Interventores Viales AIG, en el contrato de concesión No. 002 de 2007”*** se concluye:
 - a. Inicialmente, en el desarrollo de la auditoría, la Interventoría no estaba dando cumplimiento al lineamiento de la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a ***“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)”*** sin embargo, el 28 de octubre de 2021, el Consorcio Interventores Viales AIG realizó la publicación en la página web una campaña para la prevención COVID-19, lo cual derivó una recomendación que se encuentra descrita en el numeral 9.3 del presente informe.

3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de ***“Verificar las acciones de mejora cumplidas para los hallazgos identificados con número 533-109, 559-135, 560-136, 568-144 y 573-149 en el Plan de Mejoramiento Institucional, derivado de una auditoria especial adelantadas en el 2011 por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo; 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 declararon efectivos, en cuanto a su incidencia administrativa, los planes de mejoramiento formulados para superar los hallazgos 533-109, 559-135, 560-136, 568-144 y 573-149, en lo que tiene que ver con la incidencia administrativa, pues se cumple con los siguientes criterios: desaparición de la causa y modificación del fundamento normativo.
 - b. En cuanto a las solicitudes de los Entes de Control, se identificó una (1) comunicación en la vigencia del 2021 donde solicita información del proceso de atención al derecho de petición 2021-201124-82111-SE – CONCESIÓN CÓRDOBA – SUCRE.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.”* se concluye:
- a. Se evidenció que el Concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S ha diseñado y ejecutado un Protocolo de trabajo en condiciones seguras, en virtud de la Resolución 471 de 2020 que busca disminuir la propagación del virus, asegurando la ejecución de las obras y la operación y mantenimiento que se presentan en el corredor vial Córdoba Sucre, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría. La Interventoría mediante el oficio con Rad ANI 20204090363082 del 21 de abril de 2020 aprobó el protocolo de bioseguridad.
 - b. Se validó que el Concesionario implementó un Plan de Reactivación de Obras, allegado mediante correo electrónico el cual fue aprobado por la Interventoría con el oficio con Rad ANI 20204090363082 del 21 de abril de 2020.
 - c. Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el Concesionario y la Interventoría cumplieron con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
 - d. Se encontró que según lo reglado en la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 los informes semanales en el formato GCSP-F-292 fueron presentados por parte de la Interventoría, lo que demostró cumplimiento de lo dispuesto en la Circular; sin embargo, actualmente la información asociada al COVID 19 se diligencia oportunamente a través de Aniscopio, según lo establecido por la Entidad.
 - e. Se evidenció que el Concesionario da cumplimiento de lo establecido en la la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“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)”*.

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- f. Inicialmente, en el desarrollo de la auditoría, la Interventoría no estaba dando cumplimiento a este lineamiento de la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“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)”* sin embargo, el 28 de octubre de 2021, el Consorcio Interventores Viales AIG realizó la publicación en la página web una campaña para la prevención COVID-19. Se validó el seguimiento semanal que hace la Supervisión en el reporte y la publicación en el módulo “Reporte Covid-19”. Se considera que esta gestión es un control que asegura la calidad de la información que reporta la Interventoría en ANISCOPIO, lo cual es un principio definido en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones.*¹⁷

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

No se evidenciaron no conformidades.

9.2.2 Para la Interventoría

No se evidenciaron no conformidades.

¹⁷ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</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 2014.

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. Se recomienda a la Supervisión asegurar un control adecuado y oportuno al seguimiento de la calidad de la información que se registra en los informes mensuales de interventoría ya que se encontraron errores y desactualización de información descrita en estos documentos, los cuales fueron objeto de solicitud de corrección para el informe mensual de Interventoría N. 50 por parte de la Supervisión.
2. Como consecuencia de las alertas asociadas a la activación de riesgos del contrato de concesión, así como las alertas tempranas que se pueden relacionar con riesgos *del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*, se recomienda oportunidad en la toma de decisiones que permitan obtener los resultados esperados con el proyecto.
3. Se recomienda continuar con el seguimiento del predio con folio de matrícula inmobiliaria 148-46081 el cual no ha sido usado para el proyecto, ya que puede identificarse como un presunto sobrante, por esto, es necesario asegurar que los recursos usados para la adquisición de este predio sean retornados a la subcuenta predial con los intereses correspondientes.
4. Con relación a la cuantificación de los recursos a retornar a las subcuentas ambientales, se recomienda a la Entidad el análisis de esta situación con las Partes (Interventoría, ANI y Concesionario) con el fin de realizar efectivo el retorno de los recursos oportunamente.

9.3.2 Para la Interventoría

1. En virtud de lo evidenciado en la auditoría, se recomienda a la Interventoría continuar con la verificación de la calidad de la información presentada en sus informes mensuales y de ser necesario tomar los correctivos necesarios y oportunos para asegurar la calidad de la información. Se debe tener en cuenta que los informes mensuales de Interventoría son una

	<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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	
---	--	---

herramienta que hace parte del registro de la memoria histórica del proyecto y objeto de solicitud de cualquier peticionario.

2. Con relación a las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte para prevenir la propagación del COVID – 19, se recomienda a la Interventoría continuar con el uso de sus diferentes herramientas digitales (Página web, correo electrónico, entre otros) para informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir el contagio del virus.

Auditó:

Revisó:

Mary Alexandra Cuenca Noreña
 Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano
 Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

(versión original firmada)

Gloria Margoth Cabrera Rubio
 Jefe de Oficina de Control Interno

 <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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

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 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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</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. 002 de 2007**. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, de aforos y recaudo, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Interventores Viales AIG, en virtud del **Contrato No. 331 de 2017**, 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. 02 DE 2007	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	6 de marzo de 2007
	Inicio fase de preconstrucción	1 de noviembre de 2007
	Inicio fase de construcción	1 de noviembre de 2008
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento	25 de febrero de 2021
	Terminación contrato de concesión	Junio de 2024 (Sujeto a la obtención del ingreso esperado)

Fuente: Información disponible en la presentación del proyecto actualizada a agosto de 2021.

COMPOSICIÓN CONCESIONARIO AUTOPISTAS DE LA SABANA	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
KMA Construcciones S.A	51.3%
Obras especiales Obresca S.A	31%
Constructora EMMA LTDA	17.5%
CICON S.A.	0.1%
KMA Inversiones S.A.S	0.1%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopeo y en la presentación del proyecto actualizada a agosto de 2021.

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 002 DE 2007		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Rehabilitación Corozal-Puerta Hierro	27/08/2008
Otrosí No 2	Cláusula Primera, modificó el numeral 1.85 de la Cláusula 1 “Definiciones” del contrato de Concesión, Cláusula Segunda, modificó el inciso tercero del numeral 23.4 de la Cláusula 23 “Manejo de los recursos financieros – Fideicomiso” del Contrato de Concesión. Cláusula Tercera, las partes acordaron la modificación del numeral 63.6 de la Cláusula 63 “Interventoría y Control” del contrato de Concesión.	02/10/2008

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 002 DE 2007		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
	Cláusula Cuarta, estableció que el contrato de Concesión continuaba vigente en todos los demás aspectos no modificados en el Otrosí.	
Otrosí No 3	Paralela Circunvalar Calle 41 Paralela Circunvalar	10/12/2008
Otrosí No 4	Cláusula Primera, adicionó el alcance físico del Contrato de Concesión, correspondiente a realizar el Estudio, Diseño y Construcción del Puente Vehicular en el Municipio de Lorica, Carretera 2103 Cereté –Lorica, PR49+0149. Cláusula Segunda, estableció el valor estimado de la inversión por un valor de Tres Mil Cuatrocientos Doce Millones Trescientos Cincuenta Mil Quinientos Noventa y Ocho pesos moneda corriente (\$3.412.350. 598.oo) Cláusula Tercera, señaló la disponibilidad presupuestal por parte del INCO. Cláusula Cuarta, dispuso la forma de pago. Cláusula Quinta, estableció el plazo de para la ejecución de las obras, el cual sería de 10 meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio de las obras. Cláusula Sexta, reguló las garantías que debía constituir el Concesionario. Cláusula Séptima, estableció el alcance de las modificaciones, por lo que las cláusulas no modificadas por el Otrosí conservan su vigencia y validez. Cláusula Octava, estableció los documentos que hacen parte del Otrosí. Cláusula Novena, dispuso el perfeccionamiento y ejecución del Otrosí mediante su suscripción y publicación, así como la aprobación por parte del CONPES y del CONFIS	31/12/2008
Otrosí No 5	Cláusula Primera: Modificó la cláusula 64 Mecanismo de solución de controversias.	26/11/2012

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 002 DE 2007		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 6	Construcción, operación y Mantenimiento de la segunda calzada "Paralela a la Circunvalar" Montería	01/11/2013
Otrosí No 7	<p>Es importante recordar que, durante la ejecución del contrato, se suscitaron algunas diferencias entre las partes, que dieron origen a dos (2) tribunales de arbitramento.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, las partes con el ánimo de superar sus controversias, suscribieron el 06 de Noviembre de 2015, un Acuerdo Conciliatorio que fue sometido a aprobación del Tribunal de Arbitramento y aprobado por éste el 23 de Noviembre de 2015.</p> <p>En virtud de los acuerdos a los que llegaron las partes, se suscribió el 11 de Diciembre de 2015, el otrosí No. 7, documento del cual se resalta lo siguiente:</p> <p>Cláusula Primera: Estableció que la Fecha de terminación del "Periodo de Permanencia Mínima" y la fecha de terminación del contrato será el 30 de junio de 2024.</p> <p>Cláusula Segunda: Modificó el Ingreso Esperado del Concesionario en la suma de QUINIENTOS DIECINUEVE MIL SEISCIENTOS VEINTIÚN MILLONES CIENTO SESENTA Y DOS MIL CIENTO VEINTITRÉS PESOS de Diciembre del año 2005 (\$519.621.162.123) y dispone como deben proceder las partes en caso de no logara el ingreso esperado a la fecha de terminación del contrato.</p> <p>Cláusula Tercera: Modificó los recursos que deben ser destinados a la Subcuenta 3.</p> <p>Cláusula Cuarta: Eliminó de la Cláusula 12, los inicios tercero y cuarto con los numerales que lo integran y sustituirlos por el texto indicado en el otrosí.</p> <p>Cláusula Quinta: Modificó el Apéndice B del contrato.</p> <p>Cláusula Sexta: Modificó en cuanto a las obras en ejecución, el cronograma de obra definido en la Cláusula segunda del Adicional No 3.</p>	11/12/2015

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 002 DE 2007		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
	<p>Cláusula Séptima: Dispuso que la única causal del Multa es por el incumplimiento por parte del Concesionario de los plazos previstos en el ANEXO TÉCNICO del Acuerdo Conciliatorio suscrito por las partes para la terminación de las obras para un trayecto determinado, la cual es equivalente a quince (15) SMMLV por cada día que transcurra desde la fecha prevista para el cumplimiento de la obligación hasta la fecha en que efectivamente se cumpla.</p> <p>Cláusula Octava: Ordenó modificar las denominaciones “Disminución de la Remuneración” y “Multa” por “Retención”.</p> <p>Cláusula Novena: Modificó las garantías del contrato.</p> <p>Cláusula Décima: Determinó la manera como deben ser interpretados los literales b) de la cláusula 37 del contrato, el literal C de la cláusula primera del Adicional No. 2 y el párrafo quinto de la Cláusula tercera del Adicional No 3.</p>	
Otrosí No 8	<p>Cláusula Primera: precisó que el Concesionario ejecutaría los estudios y diseños definitivos (Fase III), gestión social, gestión ambiental, gestión predial, construcción, operación y mantenimiento de la Intersección a nivel tipo glorieta en la doble calzada del tramo Sincelejo – Corozal PR8+380 (sector La Virgencita), municipio de Corozal.</p> <p>Cláusula Segunda: Estableció el valor de las obras y actividades.</p> <p>Cláusula Tercera: Modificó la Cláusula 23.4 del Contrato relacionada con el manejo de los recursos del fideicomiso.</p> <p>Cláusula Cuarta: Definió la fuente de pago.</p> <p>Cláusula Quinta: previo la forma de pago al Concesionario.</p> <p>Cláusula Sexta: Fijó el plazo de ejecución de las obras.</p> <p>Cláusula Séptima: dispuso que la Gestión Ambiental estaría a cargo del Concesionario.</p>	20/11/2020

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 002 DE 2007		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
	<p>Cláusula Octava: Estableció las actividades de la Gestión Social a cargo del Concesionario.</p> <p>Cláusula Novena: Radicó en cabeza del Concesionario la Gestión Predial.</p> <p>Cláusula Décima: Señaló que el otrosí no alteraba la asignación de riesgos entre las partes.</p> <p>Cláusula Décima Primera: Reguló las garantías que debían ser constituidas.</p> <p>Cláusula Décima Segunda: Previó multas en caso de incumplimientos.</p> <p>Cláusula Décima Tercera: El Concesionario renunció a reclamaciones futuras.</p> <p>Cláusula Décima Cuarta: estableció el control y seguimiento a la ejecución de las obras.</p> <p>Cláusula Décima Quinta: Preciso la vigencia y validez de lo no modificado.</p>	
Adicional No 1	Cláusula Primera, estableció que el objeto del Adicional era adicionar recursos para el desarrollo de las labores del Alcance Progresivo, del Apéndice E, respecto del tramo CorozaI – Cruz del Viso; así como el desembolso por actualización del pago del aporte estatal por valor de \$178.191.032	28/12/2007
Adicional No 2	Reconstrucción de variante el Maizal en la Ciudad de Sincelejo Rehabilitación Puerta de Hierro-Cruz del Viso sin ampliación Ley 105 Rehabilitación Cereté-Lorica Construcción puente Lorica	05/08/2009
Adicional No 3	Obras varias Adecuación Ciclorruta en el K8+070 Retornos vehiculares a nivel	29/03/2010
Modificación No 1	Cláusula Primera, modificó el texto del numeral 26.5.1 del contrato de Concesión relacionada con la Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual.	15/02/2008

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 002 DE 2007		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
	<p>Cláusula Segunda, definió las condiciones para el perfeccionamiento y ejecución de la Modificación.</p> <p>Finalmente estableció que las cláusulas del contrato que no contraríen la Modificación continuaban vigentes.</p>	
Modificación No 2	<p>Cláusula Primera, las partes acordaron modificar y complementar el esquema de adquisición de predios establecido en el contrato de Concesión,</p> <p>Cláusula Segunda, estableció la obligación del Concesionario para la adquisición de predios</p> <p>Cláusula Tercera, estableció las obligaciones del INCO en materia de gestión Predial.</p> <p>Cláusula Cuarta, estableció la facultad del Concesionario para iniciar oficialmente el proceso de adquisición de predios.</p> <p>Cláusula Quinta, estableció que las modificaciones acordadas no darían lugar a indemnizaciones o compensaciones.</p> <p>Cláusula Sexta, estableció las condiciones para el perfeccionamiento y ejecución del Modificadorio.</p>	08/05/2008
Modificación No 3	<p>Cláusula Primera, modificó la Cláusula 64 relacionada con la Solución de Controversias.</p> <p>Cláusula Segunda, estableció que las cláusulas del contrato que hicieran alusión al Amigable Compondedor quedarían sin efecto.</p> <p>Cláusula Tercera, señaló las condiciones para el perfeccionamiento y ejecución del Modificadorio.</p> <p>Finalmente dispuso que las estipulaciones del contrato que no hubieran sufrido modificaciones continuaban vigentes.</p>	04/05/2010

Fuente: Contrato de Concesión No. 002 de 2007 y sus documentos contractuales cargados en el Secop I.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 331 DE 2017	Nombre interventoría	Consorcio Interventores Viales AIG
	Representante legal	Maria Marleny Florez Arenas
	Valor total (M/CTE diciembre de 2016)	\$13.002.61.975,00
	Adición otrosí 1 (M/CTE diciembre 2016)	\$352.867.725,00
	Suscripción acta de inicio	30 de junio de 2017
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	60 meses

Fuente: Contrato de Interventoría No. 331 de 2017 y Otrosí 1.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO INTERVENTORES VIALES AIG	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Arredondo Madrid Ingenieros Civiles AIM	60.0%
SERTIC S.A.S	40.0%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio y en la presentación del proyecto actualizada a agosto de 2021.

Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría N. 395 de 2016		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Adicionar la realización de la interventoría integral, que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, económica, administrativa, operativa, medioambiental y socio predial, seguros riesgos y gestión de calidad del otrosí 8 al contrato de concesion 002 de 2007 para la construcción de la intersección a nivel tipo glorieta en la doble calzada tramo Sincelejo – Corozal PR8+380 (Sector la Virgencita), ubicada en el Municipio de Corozal Departamento de Sucre por un valor de TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS VEINTICINCO PESOS DE DICIEMBRE DE 2016 (\$ 352.867.725,00) incluido el IVA del 19%	23/12/2020

Fuente: Documentos contractuales cargados en el Secop I.

Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con agenda y el plan de auditoría, de la siguiente manera:

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto e interventoría	06/09/2021	11:00 – 11:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	29/09/2021 y 04/10/2021	8:00 – 17:00
Entrevista con la Interventoría	01/10/2021	8:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	20/10/2021	08:00
Reunión de cierre vía Microsoft Teams	02/11/2020	16:00 – 17:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento 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. 002 de 2007**.

Las entrevistas de auditoría fueron virtuales vía **Microsoft Teams** 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 de concesión carretera Córdoba - Sucre</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>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 **Consorcio Interventores Viales AIG**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, de aforo y recaudo, financiera, jurídica, 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. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dicho contrato.
5. **Aforo y recaudo:** consiste en la verificación de los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría de los sistemas de recaudo; incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.

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)	NA
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 softwares informáticos	NA
14	Proceso de liquidación	NA

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	NA
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA
4	Plan de obras del concesionario (4G)	NA
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	Si
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	Si
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	Si
8	Realización de ensayos de laboratorio	Si
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	Si
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	Si
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	Si
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	Si
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	Si
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	Si
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	Si
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	Si
17	Seguimiento elementos de contención	Si
18	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	Si
19	Permisos de ocupación temporal de vía	Si
20	Procedimientos de control de transporte de carga	Si
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	Si
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	Si
23	Informes por terminación de etapas (4G)	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	Si
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	NA
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	NA

COMPONENTE FINANCIERO		
Id	Ítem	Cumple
6	Inventario de activos (4G)	NA
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 (VIP) 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)	NA
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 tráfico 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)	Si
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	Si
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
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	Si
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	Si
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)	NA
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	Si
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