



**Para contestar cite:**  
Radicado ANI No.: **20241020177843**  
\*20241020177843\*  
Fecha: **23-10-2024**

## MEMORANDO

Bogotá D.C.

**PARA: FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
Presidente

**JUAN JOSÉ OYUELA SOLER**  
Vicepresidente Ejecutivo

**DE: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ**  
Jefe de la Oficina de Control Interno

**ASUNTO:** Informe de auditoría a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría asociadas al proyecto carretero Antioquia - Bolívar.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, entre septiembre y octubre de 2024, realizó la auditoría a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría asociadas al proyecto carretero Antioquia – Bolívar.

Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas.

Cordialmente,

**JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ**  
Jefe de la Oficina de Control Interno



**Para contestar cite:**  
Radicado ANI No.: **20241020177843**  
\*20241020177843\*  
Fecha: **23-10-2024**

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) JUAN JOSE OYUELA SOLER VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO Coord GIT GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -3) JOHN ALEXANDER REY CANON GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -4) CONSORCIO CR CONCESIONES osolorzano@ryu.com.co TODOS TODOS

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratita de la Oficina de Control Interno.

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20241020066808

GADF-F-010



Firmado Digitalmente  
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ

23/10/2024 13:56:54 COT -05

A41K-COAK-OF10-TKJR-F172-9709-8142-00





# INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública de  
Supervisión y de Interventoría asociada al proyecto  
Antioquia - Bolívar



2024

## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS .....	4
1.1	Objetivo general .....	4
1.2	Objetivos específicos .....	4
2.	ALCANCE .....	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO .....	5
4.1	Información de contratos .....	5
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto .....	6
4.3	Descripción del proyecto .....	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA .....	9
5.1	Inicio de la etapa de operación del proyecto.....	9
5.1.1	Unidad Funcional 2 (Construcción de la vía Cereté - Loricá).....	10
5.1.2	Unidad Funcional 6 (Cereté-Loricá-Coveñas-Tolú).....	14
5.1.3	Unidad Funcional 7 (Variante Loricá, Variante Coveñas y Tolú - Pueblito) .....	16
5.1.4	Unidad Funcional 8 (Tolú – Tolú Viejo, El Pueblito – San Onofre y San Onofre – Cruz del Viso) 19	
5.2	Riesgos asignados al público .....	21
5.2.1	Efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en las Resoluciones de peaje 21	
5.2.2	Insuficiencia en el valor estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas .....	22
5.2.3	Insuficiencia en el valor estimado de Compensaciones Ambientales .....	23
5.2.4	Efectos de un Evento Eximente de Responsabilidad .....	24
5.2.5	Insuficiencia de mecanismos líquidos de compensación por riesgo .....	27
5.3	Riesgos institucionales .....	28
5.4	Análisis de efectividad del plan de mejoramiento relacionado con el hallazgo 1537-13, formulado por la Contraloría General de la República .....	30
6.	CIERRE DE LA AUDITORIA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	34
6.1	Conclusiones .....	35
6.2	No Conformidades .....	36

6.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento .....	37
6.2.2	Para la Interventoría .....	37
6.3	Recomendaciones.....	37
6.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento .....	37
6.3.2	Para la Interventoría .....	37

### ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2.	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	6
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto. ....	7
Tabla 4.	Ejecución física del proyecto. ....	8
Tabla 5.	Balance actas de terminación de unidad funcional. ....	10
Tabla 6.	EERs que afectan la terminación de la UF2. ....	11
Tabla 7.	EERs que afectan la terminación de la UF6. ....	14
Tabla 8.	EERs que afectan la terminación de la UF7. ....	17
Tabla 9.	EERs que afectan la terminación de la UF8. ....	19
Tabla 10.	Seguimiento riesgos institucionales. ....	28
Tabla 11.	Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1537-13. ....	31

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato de concesión No. 016 de 2015 correspondiente al proyecto carretero Antioquia - Bolívar, 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. Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto.
2. Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales y del proyecto asignados al público.
3. Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, del plan de mejoramiento cumplido en el Plan de Mejoramiento Institucional identificado con el número 1537-13, relacionado con el contrato de concesión No. 016 de 2015.

## 2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 016 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y la Concesión Ruta al Mar S.A.S, a partir de septiembre de 2023 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva.

## 3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- 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.

---

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

- Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión No. 016 de 2015, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de interventoría No. 514 de 2015, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Decreto 050 de 2023, por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura.

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de contratos

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROS ÍES
Concesionario	<p><b>Concesión Ruta al Mar S.A.S</b>  <b>No. contrato:</b> 016 de 2015.  <b>Objeto:</b> Financiación, construcción, mejoramiento, operación y mantenimiento y reversión del sistema vial para la conexión de los departamentos Antioquia – Bolívar.  <b>Fecha de finalización estimada:</b> Noviembre de 2049.  <b>URL</b>  <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-448">https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-448</a>  <b>SECOP:</b></p>	17 otros íes
Interventoría	<p><b>Consortio CR Concesiones</b>  <b>No. contrato:</b> 514 de 2015.</p>	4 otros íes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
	<p><b>Objeto:</b> Interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión del proyecto vial concesión Ruta al Mar - Conexión Antioquia – Bolívar del contrato de concesión No 016 de 2015 para el corredor vial conexión Antioquia - Bolívar.</p> <p><b>Acta de Inicio:</b> 27 de noviembre de 2015.</p> <p><b>Plazo:</b> 110.13 meses.</p> <p><b>Fecha de finalización:</b> 31 de enero de 2025.</p> <p><b>URL</b> <span style="float: right;"><b>SECOP:</b></span>  <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261">https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261</a></p>	

**Fuente:** Informe ejecutivo No. 104 de Interventoría, correspondiente a julio de 2024, Aniscopio y URLs SECOP.

El último otrosí al contrato de concesión, No. 17, se suscribió el 22 de marzo de 2022; a través del que se hicieron modificaciones al procedimiento de verificación de unidades funcionales, se incluyeron índices de cumplimiento de gestión predial y se modificó la fórmula de retribución y/o de compensación especial.

Con relación al contrato de interventoría, se evidenció que la última modificación contractual, No. 4, se suscribió el 26 de enero de 2024, adicionándolo y prorrogándolo hasta el 31 de enero de 2025.

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

#### 4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta a la Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto<sup>2</sup>:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Juan José Oyuela Soler	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VEJ)
Lilian Laza	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VEJ)
John Alexander Rey Cañon	Líder de Equipo de Seguimiento	
Maria Ximena Sánchez	Apoyo financiero	Equipo financiero (VEJ)

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



NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Andrés Ortega Hurtado	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Adriana del Pilar Jiménez Páez	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Blanco Vasquez	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Laura Milena Ayala Cuerpo	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Willmer Yezid Latorre Moya	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Diana Maria Vaca Chavarria	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

**Fuente:** Informe mensual de seguimiento al proyecto (GCSP-F-019). Radicado ANI No. 20245010083789 del 30 de agosto de 2024 y memorando con radicado ANI No. 20245000158233 del 20 de septiembre de 2024.

### 4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Antioquia - Bolívar hace parte de las iniciativas privadas del programa de cuarta generación de concesiones y representa una inversión de aproximadamente dos billones de pesos. La longitud concesionada asciende a aproximadamente 500 km y su recorrido se desarrolla en los departamentos de Antioquia – Córdoba – Sucre y Bolívar. Las generalidades del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP – Dic 2023	1.995.346,42	
OPEX – millones de COP – Dic 2023	5.789.342,1	
Valor del contrato – millones de COP – Dic 2023	4.741.482,03	
Fase actual	Construcción	
VPIP actual – millones de COP - Dic 2014	\$2.020.456	
% Cumplimiento VPIP a dic 2023	22.45%	

**Fuente:** Aniscopio, informe de seguimiento al proyecto con radicado ANI No. 20245010083789 del 30 de agosto de 2024 e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) recibido durante la auditoría, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

El proyecto tiene ocho unidades funcionales (UF), cursa su fase de construcción desde enero de 2017; fase que ha traído consigo la aplicación de mecanismos alternativos de solución de controversias, que incluyen amigables componedores, tribunales arbitrales nacionales e internacionales, la aplicación de esquemas de

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Informe de auditoría a la función pública de  
Supervisión y de Interventoría asociada al  
proyecto Antioquia - Bolívar



apremio al Concesionario y el reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad<sup>3</sup>. A agosto de 2024 el proyecto registra un avance de ejecución del 94.13%, así:

Tabla 4. Ejecución física del proyecto.

UF	Sector	Fecha de terminación	Programado (%)	Ejecutado (%)
1	Caucasia – Planeta Rica	25/03/2019	100,00	100,00
2	Cereté – Lorica (Construcción)	31/01/2025	93,05	<b>88,10</b>
3	Variante Planeta Rica - El 15 - San Carlos - Variante Cereté	26/08/2019	100,00	<b>99,68</b>
4	Montería – Planeta Rica – El 15	15/01/2019	100,00	100,00
5	Puerto Rey - Montería - Santa Lucia - San Pelayo	15/01/2019	100,00	100,00
6	Cereté - Lorica-Coveñas-Tolú	31/01/2025	96,39	97,94
7	Variante Lorica - Variante Coveñas - Tolú Pueblito	26/01/2024	100,00	<b>85,31</b>
8	Tolú - Tolu Viejo - Pueblito - San Onofre - Cruz del Viso	03/12/2023	100,00	<b>99,81</b>
<b>Total</b>		<b>31/01/2025</b>	<b>98.45</b>	<b>94.13</b>

Fuente: Información actualizada en Aniscopeo a 30 de agosto de 2024.

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece que “La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”; lo que no se cumple para el proyecto debido a que, a agosto de 2024, se ha suscrito el acta de terminación de las unidades funcionales 1, 3 y las unidades funcionales 2, 6, 7 y 8 cuentan con actas de terminación parcial. Las unidades funcionales 4 y 5 están en operación y mantenimiento desde 2017 y debido a su alcance no requieren de la suscripción de acta de terminación.<sup>4</sup>

Según se evidencia en la Tabla 4, la unidad funcional 7 es la que registra menor ejecución; se evidenció que para el sector 1 de esta unidad funcional, correspondiente a la variante Lorica, no se ha logrado obtener el licenciamiento ambiental, lo que ha sido motivo del reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad, del análisis de desafectación de la variante y del análisis de la procedencia de la terminación anticipada del contrato de concesión No. 016 de 2015<sup>5</sup>.

En línea con lo anterior, se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos asumidos por la ANI que han dado lugar a que se generen compensaciones al Concesionario, acorde con lo establecido en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015. A agosto de 2024 se alerta la insuficiencia de recursos para continuar aplicando los mecanismos líquidos de compensación; por lo que se analiza la procedencia de: i) el incremento de estaciones de peaje y/o tarifas establecidas

<sup>3</sup> La aceptación o negación de la ANI frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad, acorde a lo establecido contractualmente, fue motivo de una no conformidad en la auditoría interna realizada en la vigencia 2019, cuyo plan de mejoramiento vence en diciembre de 2024; se evidencia en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos de la ANI (PMP): <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

<sup>4</sup> Ver sección 4.1.2 del informe ejecutivo de interventoría correspondiente a julio de 2024 (Radicado ANI No. 20244090981762)

<sup>5</sup> Ver radicado ANI No. 20234090433932 del 20 de abril de 2023.

contractualmente, ii) la modificación al alcance del proyecto y iii) el aumento del valor presente de recaudo de peaje. Las mesas de trabajo que se adelantan al respecto, con la participación de la ANI, la Interventoría y el Concesionario, fueron motivo de la suscripción de un memorando de entendimiento del 10 de septiembre de 2024, a través del cual se estableció que los resultados de estas son confidenciales, con ocasión de las controversias vigentes al interior del proyecto.

Según lo establecido en el numeral 1 del acuerdo tercero del memorando de entendimiento: *“Cualquier Documento elaborado, intercambiado o construido individual o conjuntamente por las Partes en las Mesas de Trabajo con ocasión de este Memorando de Entendimiento es y deberá mantenerse confidencial. En consecuencia, dichos Documentos será usados por las Partes, única y exclusivamente dentro y para los fines de las Mesas de Trabajo. Cualquier uso de estos Documentos por fuera de las Mesas de Trabajo, inclusive dentro del procedimiento arbitral identificado con radicado número CIRDA 01-23-0002-8303, sin que las Partes lo autoricen expresamente, constituye un uso no autorizado y la violación del presente acuerdo de confidencialidad y del Memorando de Entendimiento.”*

Finalmente, se evidenció que en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) se tiene cumplido el plan de mejoramiento formulado por la ANI para superar el hallazgo No. 1537-13, formulado por la Contraloría General de la República y relacionado con el estado del pavimento del corredor Montería – Planeta Rica, cuya efectividad se analiza en el presente informe.

En ese sentido, el inicio de la etapa de operación del proyecto, la materialización de riesgos de la ANI, institucionales y del proyecto, y la efectividad del plan de mejoramiento para superar el hallazgo No. 1537-13 son temas que se profundizan en la siguiente sección.

## 5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En el presente capítulo se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría relacionados con: i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto, ii) materialización de riesgos del proyecto asignados al público, así como alertas de riesgos institucionales y iii) análisis de efectividad del plan de mejoramiento formulado por la ANI para superar el hallazgo No. 1537-13.

Lo anterior con base en el análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, de la interventoría del proyecto, Consorcio CR Concesiones, la entrevista de auditoría llevada a cabo el 26 de septiembre de 2024 y el recorrido realizado al proyecto los días 19 y 20 de septiembre de 2024.

### 5.1 Inicio de la etapa de operación del proyecto

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece que *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*, es decir cuando la Interventoría y la ANI acepten las obras correspondientes a la última unidad funcional construida.

El contrato de concesión también contempla la suscripción de actas de terminación parcial de unidad funcional, *“si, vencido el plazo previsto en el Plan de Obras para la terminación de una Unidad Funcional,*

ésta no se hubiere completado por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI y se pondrán en servicio las Intervenciones que se hayan realizado”.<sup>6</sup>

Enseguida se sintetiza el balance de las actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto, tanto definitivas como parciales:

Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.

UF	Sector	Suscripción acta de terminación
1	Caucasia – Planeta Rica	24 de septiembre de 2019.
2	Cereté – Lorica (Construcción)	31 de mayo de 2021 (Parcial)
3	Variante Planeta Rica - El 15 - San Carlos - Variante Cereté	25 de febrero de 2021
4	Montería – Planeta Rica – El 15	No aplica. Alcance de operación vial y mantenimiento.
5	Puerto Rey - Montería - Santa Lucía - San Pelayo	No aplica. Alcance de operación vial y mantenimiento.
6	Cereté – Lorica (Mejoramiento) UF 6.1	25 de junio de 2021 (Parcial)
	Lorica – Coveñas (UF 6.2)	23 de agosto de 2021 (Parcial)
	Coveñas – Tolú (Mejoramiento) UF 6.3.1	No se ha suscrito, condicionada a la instalación del peaje Caimanera.
	Coveñas – Tolú (Rehabilitación) UF 6.3.2	19 de septiembre de 2023 (Parcial)
7	Coveñas – Tolú (Puesta a punto) UF 6.3.3	19 de septiembre de 2023 (Parcial)
	Variante Lorica (UF 7.1)	No se ha suscrito, no se tiene licencia ambiental.
	Variante Coveñas (UF 7.2)	30 de abril de 2024 (Parcial)
8	Tolú – Pueblito (UF 7.3)	8 de abril de marzo de 2023 (Parcial)
	Tolú - Tolu Viejo (UF 8.1)	27 de septiembre de 2021 (Parcial)
	El Pueblito – San Onofre (UF 8.2)	21 de junio de 2021 (Parcial)
	San Onofre – Cruz del Viso (UF 8.3)	18 de abril de 2022 (Parcial)

**Fuente:** Elaboración propia a partir de actas de terminación de unidad funcional suscritas y de lo establecido en el contrato de concesión No. 016 de 2015.

Se evidenció que, para cumplir con el requisito de suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional, se deben superar Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) que condicionan la puesta en operación de las unidades funcionales 2, 6, 7 y 8; según se detalla enseguida.

### 5.1.1 Unidad Funcional 2 (Construcción de la vía Cereté - Lorica)

La unidad funcional 2 cuenta con acta de terminación parcial suscrita en mayo de 2021. A septiembre de 2024 no se ha logrado culminar la intervención allí prevista, que, según el apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 016 de 2015, corresponde a la construcción de aproximadamente 37 km de segunda calzada, debido a Eventos Eximentes de Responsabilidad originados por problemáticas índole social, predial y ambiental, vigentes a la fecha, así:

<sup>6</sup> Inciso (a) de la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015.



Tabla 6. EERs que afectan la terminación de la UF2.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	SEGUIMIENTO	PLAZO
19-09-2023 y 30-06-2024	EER Social - Derivados de inconvenientes sociales por vías de hecho por parte de la comunidad del municipio de San Pelayo entre el K12+600 y K24+250.	<p>Esta situación es debido a la oposición de la comunidad del Municipio de San Pelayo, quien solicita la construcción de retornos adicionales a los contemplados en el alcance del Contrato de Concesión. Si bien el Concesionario ha venido realizando obras en algunos sectores en los cuales progresivamente la comunidad ha permitido las actividades, todavía existen algunos sectores pendientes. Para la superación de este Evento, se han adelantado reuniones con las comunidades y entre las partes con el fin de incluir los estudios, diseños y construcción de los retornos mediante el mecanismo de obras menores establecidos en el "CAPÍTULO XIX VARIOS" de la Parte General del Contrato de Concesión, conforme la disponibilidad de recursos.</p> <p>Teniendo en cuenta los sectores donde el Concesionario puede avanzar en obra por disponibilidad predial, como el sector de San Pelayito, se acordó con la comunidad avanzar en la construcción de dos retornos, para lo cual, se está tramitando con el Concesionario el acta de obras menores para los estudios y diseños, y posterior la construcción de estos dos retornos, lo que permitiría que el Concesionario avance con las obras del alcance contractual en dicho sector.<sup>7</sup></p>	<p>Periodo especial para cada tramo. Posible ampliación de plazo que se debe acordar antes del 30 de enero de 2025.</p>
08-03-2022	EER Predial - Problemas en la Adquisición Predial	<p>En esta Unidad Funcional a la fecha está vigente un EER, en el cual se reconocieron al Concesionario dos situaciones que se escapan del Control del Concesionario, a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Imposibilidad de obtener la entrega anticipada derivada de dilaciones por parte de los operadores judiciales en los procesos de expropiación judicial</li> <li>2. Imposibilidad de obtener la disponibilidad material de los predios baldíos y ejidos con demoras o falta en la entrega anticipada o adjudicaciones por parte de La Agencia Nacional de Tierras y Entidades Territoriales.</li> </ol> <p>Las gestiones que realiza la Interventoría y la Agencia corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Verificación de trazabilidad de informes semanales de EER</li> </ul>	<p>Periodo especial para cada predio.</p>

<sup>7</sup> Gestión al respecto se evidencia, por ejemplo, con la no objeción de la Interventoría a la propuesta económica del Concesionario para la elaboración de los estudios y diseños de los retornos adicionales (Radicado ANI No. 20244090626422 del 24 de mayo de 2024) y con el trámite al interior de la ANI respecto al acta de obras menores, cuyo soporte hace parte de los papeles de trabajo de la auditoría.



FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	SEGUIMIENTO	PLAZO
		-Visitas de campo a los propietarios y participación en mesas de trabajo con el Municipio y la Minga, conforme las convocatorias.  -Seguimiento al avance de la gestión en comités prediales. <sup>8</sup>  **Sin embargo, al depender de terceros, el avance de la gestión para obtener la disponibilidad predial queda sujeto a la voluntad de actores externos, lo que significa que el avance del proyecto está condicionado a la actuación de partes ajenas al proyecto, como lo son Juzgados y Agencia Nacional de Tierras.	
28-12-2022	Sustracción del DRMI UFI 2 Y 6.1. Cumplimiento Plan de Obras del PR47+570 al PR48+222 y del PR47+640 al PR48+222 (Glorieta Intersección 8)	Este EER será superado cuando el Concesionario obtenga el permiso de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del complejo cenagoso Lorica, con el cual se podrán terminar las intervenciones del sector comprendido del PR47+570 al PR48+222 y del PR47+640 al PR48+222 de las Unidades Funcionales 2 y 6.1 respectivamente. Al respecto el Concesionario mediante comunicación 48-RUTADCTOELECTRONICOS-20240528005014 del 28 de mayo de 2024, solicitó a la CVS la ampliación del área del permiso ya otorgado, a lo cual la CVS mediante comunicación 20242111227 del 05 de septiembre de 2024, respondió solicitando información complementaria al Concesionario, se está a la espera que el Concesionario atienda la solicitud en el plazo otorgado por la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS).	Indefinido

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024.

Por otro lado, se evidenció que en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 2 se establecieron pendientes, para los cuales se hace el seguimiento correspondiente desde la Interventoría.<sup>9</sup> A septiembre de 2024 se tienen pendientes sociales, ambientales y prediales que no afectan la operación de los tramos recibidos, lo que no trae impactos en la compensación especial a la que tiene derecho el Concesionario, según lo establecido en el otrosí No. 17 al contrato de concesión No. 016 de 2015.

En septiembre de 2024 la Oficina de Control Interno adelantó un recorrido de verificación al avance físico reportado por la Interventoría y la ANI para la unidad funcional 2, del 88,10% a agosto de 2024 (Ver Tabla 4), evidenciando que los tramos pendientes de construcción e inmersos en los EER citados en la tabla

<sup>8</sup> Ejemplos de informes semanales de EER, de evidencias de visitas de campo y de seguimiento al avance de la gestión en comités prediales hacen parte de los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>9</sup> Las matrices de seguimiento a los pendientes de las actas de terminación se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

precedente generan alternancia entre una vía en doble calzada a una vía bidireccional; lo que es controlado a través de señalización temporal. Parte del registro fotográfico asociado se muestra enseguida:

<p>Foto 1. Sector K11+500 UF2.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>	<p>Foto 2. Sector K14+000 UF2</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>
<p>Foto 3. Sector K15 UF2.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>	<p>Foto 4. Sector K15 UF2</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>
<p>Foto 5. Sector Glorieta Intersección 8.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>	<p>Foto 6. Sector Glorieta Intersección 8.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>



5.1.2 Unidad Funcional 6 (Cereté-Lorica-Coveñas-Tolú)

La unidad funcional 6 consiste en la intervención de tres sectores: mejoramiento de la vía Cereté – Lorica (UF6.1), mejoramiento de la vía Lorica – Coveñas (UF6.2) y mejoramiento, rehabilitación y puesta a punto del corredor Coveñas – Tolú (UF6.3). El sector 6.3 se subdivide a su vez en tres componentes, dependiendo del tipo de intervención: mejoramiento (UF6.3.1), rehabilitación (UF6.3.2) y puesta a punto (UF6.3.3).

Se evidenció que para la unidad funcional 6 se han suscrito cuatro actas de terminación parcial; a septiembre de 2024 la denominada UF6.3.1 no registra acta de terminación parcial. Los EER que no ha permitido la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 6 se sintetizan en seguida:

Tabla 7. EERs que afectan la terminación de la UF6.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	SEGUIMIENTO	PLAZO
19-09-2023	EER sectores de transición entre K14+960 al K15+500 y K16+170 al K16+650: se debe superar la adquisición predial que impiden la terminación de la construcción de los sectores de transición en los sectores señalados de la Unidad Funcional 6 subsector 1 Cereté – Lorica	Este evento se reconoció al Concesionario, conforme al EER otorgado por la disponibilidad predial, por lo que hasta tanto no se superen las circunstancias prediales que impiden la continuidad de las obras, no podrá adelantarse la construcción de las transiciones entre las Unidades Funcionales 2 y 6.1.	Indefinido.
28-12-2022	Sustracción del DRMI UFI 2 Y 6.1. Cumplimiento Plan de Obras del PR47+570 al PR48+222 y del PR47+640 al PR48+222 (Glorieta Intersección 8)	Este EER será superado cuando el Concesionario obtenga el permiso de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del complejo cenagoso Lorica, con el cual se podrán terminar las intervenciones del sector comprendido del PR47+570 al PR48+222 y del PR47+640 al PR48+222 de las Unidades Funcionales 2 y 6.1 respectivamente. Al respecto el Concesionario mediante comunicación 48-RUTADCTOELECTRONICOS-20240528005014 del 28 de mayo de 2024, solicitó a la CVS la ampliación del área del permiso ya otorgado, a lo cual la CVS mediante comunicación 20242111227 del 05 de septiembre de 2024, respondió solicitando información complementaria al Concesionario, se está a la espera que el Concesionario atienda la solicitud en el plazo otorgado por la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS).	Indefinido
19-09-2023 y 30-06-2024	UFI 6.3.1 Establecimiento definitivo de la estación de peaje Caimanera: Por oposición de las comunidades, no fue posible la construcción del Peaje Caimanera en el sitio dispuesto por la resolución del Ministerio de Transporte, por lo cual se otorgó un EER hasta tanto se defina el nuevo sitio y se realicen las construcciones correspondientes.	Por oposición de las comunidades del área de influencia, no fue posible la construcción del Peaje Caimanera en el sitio dispuesto por la resolución del Ministerio de Transporte, por lo cual se otorgó un EER hasta tanto se defina el nuevo sitio y se realicen las construcciones correspondientes.  Al respecto se han adelantado múltiples reuniones con el Ministerio de Transporte, Gobernadores entre las partes para evaluar y definir el sitio en el cual se podría reubicar el peaje, algunas de las posibles ubicaciones para el peaje han sido rechazadas por las comunidades, como sucedió en las socializaciones realizadas en el mes de abril del 2024, obligando a modificar o estudiar otras alternativas	Hasta el 30 de enero de 2025



FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	SEGUIMIENTO	PLAZO
		de ubicación. Finalmente, y como resultado del análisis de alternativas, mesas de trabajo y recorridos realizados entre las partes, se identificó un sitio tentativo para la ubicación del peaje la Caimanera sobre la Variante Coveñas, por lo cual se están organizando socializaciones para el mes de septiembre para informar a la comunidad del nuevo sitio en el cual se pretende construir el peaje Caimanera. <sup>10</sup>	

**Fuente:** Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024.

En septiembre de 2024 la Oficina de Control Interno adelantó un recorrido de verificación al avance físico reportado por la Interventoría y la ANI para la unidad funcional 6, del 97,94% a agosto de 2024 (Ver Tabla 4), evidenciando que los tramos pendientes de construcción e inmersos en los EER relacionados con la UF6.1 generan alternancia entre una vía en doble calzada a una vía bidireccional; según se ilustró en la sección 5.1.1, dado que los corredores viales que conforman las unidades funcionales 2 y 6.1 son paralelos.

Con base en el contenido de la tabla precedente y respecto a la denominada UF6.3.1, el principal condicionante para su terminación es la instalación del Peaje Caimanera, lo que ha sido motivo de inconformismo de la comunidad y que generó el reconocimiento de un EER, cuyo plazo especial finaliza en enero de 2025. Con el fin de solucionar la problemática, a septiembre de 2024 se busca construir el peaje la Caimanera en la variante Coveñas, es decir en la infraestructura correspondiente a la unidad funcional 7; lo que se socializó con la comunidad durante la semana del 23 de septiembre de 2024<sup>10</sup>.

En septiembre de 2024 la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido de verificación por el corredor Coveñas – Tolú, correspondiente a la UF6.3, evidenciando una vía en operación y sin novedades, así:

<sup>10</sup> Hacen parte de los soportes de la socialización las invitaciones a la Alcaldía de Tolú, Personerías y JAC, entre otros actores. Lo que se evidencia a través de los oficios ANI No. 20246030338051 del 20 de septiembre de 2024, 20246030338141 del 20 de septiembre de 2024 y 20246030338021 del 20 de septiembre de 2024; entre otros.

Foto 7. Corredor Coveñas – Tolú.	Foto 8. Sector Coveñas – Tolú.
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>
<p>La infraestructura vial correspondiente al corredor Coveñas – Tolú cuenta con una rodadura sin novedades que puedan poner en riesgo la operación y seguridad de los usuarios; asimismo cuenta con una demarcación y elementos de seguridad vial.</p>	

Por otro lado, se evidenció que en las actas de terminación parcial de la unidad funcional 6 se establecieron pendientes a los que la Interventoría demostró seguimiento y control.<sup>11</sup> A septiembre de 2024 se tienen pendientes sociales, ambientales y prediales que no afectan la operación de los tramos recibidos, lo que no trae impactos en la compensación especial a la que tiene derecho el Concesionario, según lo establecido en el otrosí No. 17 al contrato de concesión No. 016 de 2015.

### 5.1.3 Unidad Funcional 7 (Variante Lorica, Variante Coveñas y Tolú - Pueblito)

La unidad funcional 7 corresponde a la construcción de tres vías: la variante Lorica (UF7.1), la variante Coveñas (UF7.2) y la vía Tolú – Pueblito (UF7.3). La UF7.2 y la UF7.3 cuentan con actas de terminación parcial suscritas en abril de 2024 y marzo de 2023. La UF7.1, correspondiente a la variante Lorica, no se ha podido iniciar, pues no se ha logrado obtener la licencia ambiental para su construcción, lo que ha dado lugar a que se contemple la terminación anticipada del contrato de concesión No. 016 de 2015,<sup>12</sup> y a que se desafecte dicha variante, entre otras alternativas<sup>4</sup>; situación que condiciona la terminación de la unidad funcional 7. La variante Lorica ha sido motivo del reconocimiento de EERs al Concesionario, así:

<sup>11</sup> Las matrices de seguimiento a los pendientes de las actas de terminación se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>12</sup> Ver radicado ANI No. 20234090433932 del 20 de abril de 2023.



Tabla 8. EERs que afectan la terminación de la UF7.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	SEGUIMIENTO	PLAZO
03-18	Variante Lorica - Decisión Judicial Tribunal Contencioso Administrativo de Córdoba	En la Variante Lorica no se ha podido iniciar la construcción, ya que a la fecha no se cuenta el permiso de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del complejo cenagoso Lorica, requisito para la obtención de la Licencia Ambiental. Si bien el Concesionario ha realizado gestiones tendientes a la obtención de dicho permiso, el mismo a la fecha fue negado por la CVS.	Indefinido
18-12-18	Variante Lorica - Negación Sustracción DRMI	Adicionalmente, dado el fallo del Consejo de Estado, el Contrato no puede asumir un nuevo riesgo con el ajuste en el diseño y construcción de la variante, por lo que, las partes actualmente se encuentran analizando la desafectación de la Variante Lorica del Alcance del Contrato. <sup>13</sup>	Indefinido

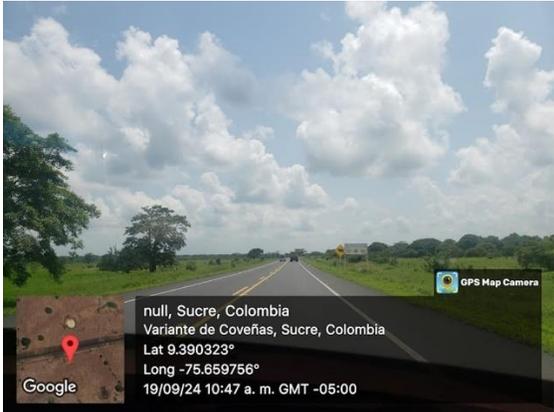
**Fuente:** Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024.

En las respuestas al cuestionario de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024, la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto informaron que *“La no construcción de la Variante Lorica ha aumentado el traumatismo vehicular que existe en el paso urbano de Lorica (a cargo del INVIAS), ya que en este sector según el alcance el Contrato de Concesión se debía construir una Variante, la cual por falta de permisos ambientales no ha sido posible ejecutar.”*, lo que se corroboró con la verificación hecha en campo por parte de la Oficina de Control Interno el día 19 de septiembre de 2024, así:

<sup>13</sup> Se ha analizado la suscripción de una modificación contractual asociada a la variante Lorica que no ha prosperado; según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20235000233721 del 4 de julio de 2023.

<p>Foto 9. Paso urbano de Lorica.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>	<p>Foto 10. Paso urbano de Lorica.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>
<p>Adicional a lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría en sus respuestas al cuestionario de auditoría, se concluye que, a partir de un ejercicio de diagnóstico visual, el paso por Lorica carece de demarcación adecuada y el pavimento presenta envejecimiento y deterioro.</p>	

Asimismo, se presenta registro fotográfico de la infraestructura vial asociada a las unidades funcionales 7.2 y 7.3:

<p>Foto 11. UF7.2 Variante Coveñas.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>	<p>Foto 12. UF7.3 Variante Tolú.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p>
<p>No se identificaron novedades respecto a la infraestructura vial de las variantes de Coveñas y Tolú, pues se evidenció una carpeta de rodadura en buen estado, con señalización y elementos de seguridad vial.</p>	

Respecto a los pendientes de las actas de terminación de las unidades funcionales 7.2 y 7.3, se evidenció que, para el caso de la unidad funcional 7.2, se tienen pendientes en materia técnica que se deben superar dentro de los 180 días con posterioridad a la suscripción del acta de terminación, es decir que el plazo vence el 27 de octubre de 2024. También se tienen pendientes en materia predial, los que se tratarán acorde a lo establecido en el otrosí No. 17 al contrato de concesión No. 016 de 2015.

Para el caso de la UF7.3, a septiembre de 2024 se tienen pendientes sociales y prediales que no afectan la operación de los tramos recibidos, lo que no trae impactos en la compensación especial a la que tiene derecho el Concesionario, según lo establecido en el otrosí No. 17 al contrato de concesión No. 016 de 2015.

En términos generales, se evidenció que los pendientes comentados no afectan la operación y puesta en servicio de las variantes Coveñas y Tolú y que estos cuentan con el seguimiento y control por parte de la Interventoría.<sup>11</sup>

#### 5.1.4 Unidad Funcional 8 (Tolú – Tolú Viejo, El Pueblito – San Onofre y San Onofre – Cruz del Viso)

La unidad funcional 8 corresponde al mejoramiento de las vías Tolú – Tolú Viejo (UF8.1), El Pueblito – San Onofre (UF8.2) y San Onofre – Cruz del Viso (UF8.3). Cada subsector cuenta con un acta de terminación parcial; la terminación de la unidad funcional 8 está condicionada a superar un EER de índole predial y social que ha impedido la construcción de la intersección denominada 17 en la UF8.3, así:

Tabla 9. EERs que afectan la terminación de la UF8.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	SEGUIMIENTO	PLAZO
08-03-2022	Construcción de la Intersección No. 17	La Intersección 17 se debe realizar al final de la Unidad Funcional 8, esta no se ha podido ejecutar por que se está definiendo las intervenciones que se realizan, toda vez que se había aprobado un diseño, pero debido a la complejidad de la gestión Predial, Social <sup>14</sup> y las implicaciones técnicas en el sitio, se están estudiando alternativas para buscar la solución que cause el menor impacto. Sobre esta solución se han estudiado y analizado cuatro alternativas, de las cuales actualmente se tiene no objetado el diseño geométrico de la última versión presentada, actualmente se está en proceso de entrega y revisión del resto de volúmenes de los estudios y diseños. <sup>15</sup>  Adicionalmente, el Concesionario llevó a discusión del Amigable Componentor la continuidad del EER otorgado, quien falló a favor del Concesionario indicado que hasta tanto no se precisen las intervenciones se mantiene el periodo especial otorgado en el EER.	Vigente

**Fuente:** Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024.

<sup>14</sup> Se evidenció que las problemáticas de índole social y predial también han impedido la terminación de intersecciones en la variante Planeta Rica (UF3.1) y en la variante Cereté (UF3.5), lo que argumenta los porcentajes inferiores a 100% en la Tabla 4. Durante la auditoría se visitaron las intersecciones pendientes por finalizar, evidenciando que las problemáticas persisten, sin embargo, el usuario de la vía puede transitar.

<sup>15</sup> No objeción de la Interventoría al diseño geométrico: Radicado ANI No. 20234090397032 del 12 de abril de 2023.

Respecto a los pendientes de las actas de terminación parcial suscritas a la fecha para la unidad funcional 8, se evidenció que en su mayoría corresponden a temas sociales y prediales que se manejan acorde lo establecido en el otrosí No. 17 al contrato de concesión No. 016 de 2015.<sup>11</sup>

No obstante, para en el acta de terminación de la UF8.3 se estableció un pendiente asociado a patologías en el pavimento, las cuales han generado incumplimientos a indicadores contractuales en etapa de operación y mantenimiento que mide la Interventoría y, por ende, descuentos en actas de compensación especial a las que tiene derecho el Concesionario. Se evidenció que la persistencia en las patologías del pavimento de la UF8.3 dieron lugar al inicio de un proceso administrativo sancionatorio, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20235000066013 del 5 de mayo de 2023, vigente a diciembre de 2024.

Durante la auditoría la Oficina de Control Interno evidenció que el Concesionario adelanta actividades correctivas para superar las patologías en el pavimento de la UF8.3, así:

Foto 13. UF8.3 Sector PR18 RN9005.	Foto 14. UF8.3 Sector PR18 RN9005
<p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p> <p>Se evidencia la intervención en el carril superior y fisuras en el carril inferior.</p>	<p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.</p> <p>El procedimiento administrativo sancionatorio se inició con ocasión de un incumplimiento persistente a los indicadores E12 (demarcación horizontal) y E3 (fisuras), que son evidentes en la fotografía.</p>

Foto 15. UF8.3 Sector PR18 RN9005.

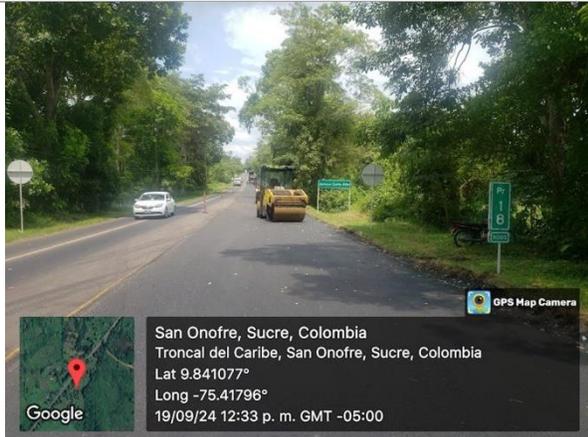


Foto 16. UF8.3 Sector PR18 RN9005



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.

Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2024.

Se evidenció la compactación de pavimento flexible intervenido en el PR18 de la Ruta Nacional 9005. En las fotografías se evidencia la diferencia entre el pavimento intervenido y el que presenta patologías. A partir de lo evidenciado en campo y en las fotografías, se considera que se deben reforzar los controles en materia de señalización temporal.

## 5.2 Riesgos asignados al público

En la presente sección se expone una muestra de riesgos asignados al público materializados, o que pueden generar alertas de materialización, y que dan lugar al reconocimiento de compensaciones económicas al Concesionario;<sup>16</sup> asimismo, se expone la gestión que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se lleva a cabo al respecto.

### 5.2.1 Efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en las Resoluciones de peaje

Conforme con lo establecido en la sección 13.3 (e) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, la ANI debe asumir los efectos desfavorables como consecuencia de las modificaciones a las tarifas establecidas en las Resoluciones de peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales o, en general, cualquier cambio en la estructura, categorías y valores tarifarios establecidos para el proyecto.

Con base en el seguimiento que ejecuta la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento a los riesgos contractuales, se evidenció que el riesgo se ha materializado con ocasión de tres situaciones: i) el Decreto No. 050 de 2023, a través del cual se congelaron las tarifas de los peajes a cargo de INVIAS y de la ANI en el territorio nacional, ii) el no cobro del peaje La Caimanera y iii) la aplicación de tarifas diferenciales

<sup>16</sup> Conforme al comportamiento del proyecto durante la ventana de tiempo de la auditoría; por lo tanto, no se presentan, por ejemplo, las compensaciones por menor recaudo ocasionadas por los impactos del COVID-19, para lo que se reportó en la respuesta al cuestionario de auditoría: "Se incluye compensación por recaudo en el año 2021 dejado de percibir durante periodo de aislamiento obligatorio COVID -19 del (26-03-2020 al 31-05-2020) \$ 11.526 M, y compensación por el tráfico dejado de percibir entre los meses de marzo y agosto de 2020 \$19.490 M"

en el proyecto para las estaciones de peaje Los Manguitos, El Purgatorio, Los Cedros y Mata de Caña, conforme a lo dispuesto en las Resoluciones No. 20223040079455 del 30 de diciembre de 2022 y No. 000410 de 27 de febrero de 2020.

Conforme con lo establecido en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión, el riesgo ha sido compensado con los recursos de la subcuenta autónoma de soporte del patrimonio autónomo, para lo cual se han suscrito las correspondientes actas de cálculo de compensación por riesgo, fundamentadas en los cálculos que deben llevar a cabo la Interventoría y el Concesionario, y se ha llevado a cabo el trámite entre la ANI y la Fiduciaria para el reconocimiento al Concesionario.<sup>17</sup>

La Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportaron los siguientes valores reconocidos con ocasión de las situaciones que han materializado el riesgo:<sup>18</sup>

- i) **Decreto No. 050 de 2023:** *“Respecto a las actas de indexación Tarifaria Decreto No 050 entre los periodos de enero de 2023 al 31 de marzo del 2024 se ha compensado un valor total de \$34.303 M y se suscribió el acta N. 6 del segundo trimestre del 2024 por valor de \$5.590.”*
- ii) **No cobro del peaje La Caimanera:** *“(…) se ha realizado el pago de las actas de compensación por riesgo peaje la Caimanera desde el 16 de septiembre del 2022 al 31 de marzo del 2024 por un valor total de \$35.748 M y se suscribe el acta N. 8 del segundo trimestre por valor de \$6.250M”*
- iii) **Aplicación de tarifas diferenciales:** *“(…) desde la Fecha de Inicio del Contrato de Concesión hasta 31 de agosto de 2024 totalizaron en \$50.765 M en precios corrientes en la fecha de traslado, a la fecha se han suscrito un total de 35 actas”*

### 5.2.2 Insuficiencia en el valor estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas

La ANI debe asumir, parcialmente, los efectos desfavorables de la insuficiencia de recursos en la subcuenta destinada a la adquisición predial, según lo establecido en la sección 13.3 (k). Con base en el seguimiento que lleva a cabo la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento a los riesgos contractuales, se evidenció que el riesgo se ha materializado y que la ANI ha compensado al Concesionario desde 2021 con recursos de la subcuenta autónoma de soporte, según lo establecido en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión, y con rendimientos disponibles en la subcuenta predial.

Asimismo, en términos generales, se evidenció que el reconocimiento de los recursos al Concesionario se ha hecho conforme a lo establecido en la sección 7.2 (e) de la parte general del contrato de concesión,

---

<sup>17</sup> En los papeles de trabajo se presentan actas de compensación por riesgo, instrucciones de pago de la ANI a la fiducia para el traslado de recursos de la subcuenta autónoma de soporte, así como certificados de la fiducia; en lo que corresponde al Decreto No. 050 de 2023, no cobro del peaje La Caimanera y la aplicación de tarifas diferenciales.

<sup>18</sup> Respuesta al cuestionario de auditoría recibido mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

según la cual, los recursos a reconocer requieren de una previa aprobación de la ANI, para lo cual la Entidad ha diseñado e implementado el instructivo GCSP-I-016.<sup>19</sup>

En la auditoría, la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportaron que “A la fecha se han celebrado 14 Comités de previa Aprobación destacando que, cada uno de ellos cuenta con Acta de Aprobación y Oficio proferido por la Entidad autorizando al Concesionario para que efectúe el respectivo Fondeo en la Subcuenta Predial. Es de anotar que los comités No. (s) 10 y 14, se encuentran exceptuados de dicho oficio de Autorización de Fondeos por parte de la Entidad, esto, en razón a que, en tales comités, se autorizó el uso de rendimientos disponibles en la Subcuenta Predial para cubrir los valores allí aprobados.” Con cargo a la subcuenta autónoma de soporte se han compensado \$34.877.628.568 y con los rendimientos disponibles en la subcuenta predial se han compensado \$2.549.681.555.<sup>18</sup>

Se considera que el uso de los rendimientos disponibles en la Subcuenta Predial para atender pagos de adquisición predial estaría en línea con lo establecido en los incisos (ii) y (iii) de la sección 3.15 (e) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, citados enseguida:

*“(ii) Los recursos disponibles en esta Subcuenta Predios se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos que se tienen previstos en la Sección 7.2 (a)<sup>20</sup> de esta Parte General (...)*

*(iii) Los recursos de la Subcuenta Predios podrán ser invertidos en los términos del Decreto 1525 de 2008<sup>21</sup>, según éste se modifique o adiciones y los rendimientos de estas operaciones de tesorería acrecerán los recursos de esta subcuenta.”*

En la entrevista de auditoría llevada a cabo el 26 de septiembre de 2024, la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto demostraron el procedimiento y los controles aplicados frente a la compensación por sobrecostos en material predial, al exponer el detalle de los soportes del comité de aprobación No. 13<sup>22</sup>. No se identificaron novedades.

### 5.2.3 Insuficiencia en el valor estimado de Compensaciones Ambientales

La ANI debe asumir, parcialmente, los efectos desfavorables de la insuficiencia de recursos en la subcuenta destinada a compensaciones ambientales, según lo establecido en la sección 13.3 (m). Con base en el seguimiento que lleva a cabo la Interventoría y El Equipo de Coordinación y Seguimiento a los riesgos contractuales, se evidenció que el riesgo se ha materializado y que se ha iniciado a aplicar el procedimiento establecido en la sección 8.1 (c)(iii) de la parte general del contrato de concesión, según la cual, los recursos

---

<sup>19</sup> Instructivo “Previa aprobación fondeo por sobrecostos prediales a cargo de la ANI”.

<sup>20</sup> (...) Los recursos de la Subcuenta Predios serán utilizados única y exclusivamente para los pagos a los propietarios de los Predios y para la aplicación del Plan de Compensaciones Socioeconómicas.”

<sup>21</sup> Por el cual se dictan normas relacionadas con la inversión de los recursos de las entidades estatales del orden nacional y territorial.

<sup>22</sup> Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

a reconocer requieren de una previa aprobación de la ANI, para lo cual la Entidad ha diseñado e implementado el instructivo GCSP-I-024.<sup>23</sup>

En la auditoría, la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportaron que “No se ha realizado compensación, pero si se llevó a cabo el primer comité previo de aprobación por un valor de \$2.785 Millones. El pago saldrá de los mecanismos de compensación de riesgos. Se está evaluando los demás mecanismos de compensación, ya que los mecanismos de compensación líquidos se han agotado o son insuficientes.”<sup>18</sup>. La celebración del comité de previa aprobación No. 1 se verificó durante la auditoría, frente a lo que se evidenció el acta y documentación soporte asociada.<sup>24</sup> Respecto a la insuficiencia de mecanismos líquidos de compensación, se presentan consideraciones de la Oficina de Control Interno en la sección 5.2.5 más adelante.

#### 5.2.4 Efectos de un Evento Eximente de Responsabilidad

La ANI debe asumir “(...) parcialmente, los efectos desfavorables derivados de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad”, según lo establecido en la sección 13.3 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015.

Con base en el seguimiento que ejecuta la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento a los riesgos contractuales, se han presentado dos causas en el proyecto que han dado lugar a compensaciones al respecto, así:

*“Causa: Otrosí # 14 EER unidad funcional 7.2, por la ampliación del aeropuerto del Golfo de Morrosquillo y porque ambientalmente no era viable acceder a la sustracción definitiva de 2,83 hectáreas (DRMI) Ciénaga de la Caimanera.*

*Causa: Otrosí No 16. Arreglo de vía no concesionado por la negativa de la comunidad – peaje la caimanera uf 6”<sup>11</sup>*

A través de la cláusula cuarta del otrosí No. 14, suscrito el 19 de junio de 2019, se estableció:

*“CLÁUSULA CUARTA. COMPENSACIÓN POR RIESGOS POR SOBRECOSTOS: Las Partes, sin perjuicio de lo establecido en las cláusulas tercera y quinta del presente Otrosí, determinan que el valor en constantes (precios del Mes de Referencia) de la Compensación por Riesgos de Sobrecostos que en el presente Otrosí se reconoce es CATORCE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y UN MILLONES NOVECIENTOS DOCE MIL SEISCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS (\$14.271.912.632) DEL MES DE REFERENCIA, discriminados así:*

- i. Un sobrecosto neto por las Intervenciones de Obras de Construcción y Mejoramiento no previstas de TRECE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE MILLONES CIENTO OCHENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS VEINTIUN PESOS (\$13.997.183.821) DEL MES DE REFERENCIA, valor que incluye la respectiva gestión Social, Ambiental y Predial.*

---

<sup>23</sup> Instructivo “Previa aprobación de la ANI de los aportes de los Concesionarios a la subcuenta ambiental, los cuales serán reembolsados por la ANI”.

<sup>24</sup> Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.



- ii. *Un sobrecosto neto por Operación y Mantenimiento no previsto de DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS VEINTIOCHO MIL OCHOCIENTOS ONCE PESOS (\$274.728.811) DEL MES DE REFERENCIA, valor que incluye la gestión Social y Ambiental”*

En la auditoría se evidenció que la compensación se hizo con recursos de la subcuenta autónoma de soporte, conforme a lo establecido en la sección 14.2 (h) de la parte general del contrato de concesión, asimismo se procedió conforme con lo establecido en el otrosí No. 14 y según las consideraciones y acuerdos establecidos en el acta de compensación por riesgo, suscrita entre el Concesionario y la Interventoría, que contó con la verificación y vistos buenos de la ANI.<sup>25</sup>

Por otro lado, con relación al otrosí No. 16, en la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento reportaron que *“Se le compensó al Concesionario el valor de \$5.371 Millones de pesos con cargo a la subcuenta autónoma de soporte y \$10.413 Millones (\$ de marzo de 2021) por una sustitución de Inversión de pasos peatonales desafectados;”*<sup>16</sup> lo que se fundamenta en lo acordado a través de las cláusulas sexta, séptima y octava del otrosí No. 16, así:

**“CLÁUSULA SEXTA: VALOR DE LAS INTERVENCIONES DE LOS SUBSECTORES 3.2 Y 3.3 DE LA UNIDAD FUNCIONAL 6.** *Las Partes acuerdan que el valor de las Intervenciones para los Subsectores 3.2 y 3,3 de la Unidad Funcional 6, corresponde a los siguientes:*

CONCEPTO		PESOS MARZO 2021
Subsector 3.2	Intervención a desarrollar entre el PR 35+000 AL K41+440	\$ 11.108.336.352
Subsector 3.2 y 3.3	Estudios, Diseños y Preliminares	\$ 131.663.107
Subsector 3.3	Intervención a desarrollar entre el PR 43+355 al PR 49+300	\$ 3.199.955.541
<b>SUBTOTAL</b>		<b>\$ 14.439.955.000</b>

*El reconocimiento al que tiene derecho el Concesionario por el faltante correspondiente a las Intervenciones enunciadas en esta cláusula, que no serán objeto de sustitución de Inversión, se realizará dentro de los doce (12) Días hábiles siguientes a la revisión, aprobación y remisión de la Fiduciaria del ata en la cual la ANI, Interventoría y el Concesionario declaren el recibo a satisfacción de las mismas, para lo cual se tendrán en cuenta los diseños que para el efecto deberá presentar el Concesionario dentro de los treinta y cinco (35) días siguientes a la suscripción del presente Otrosí, y que deberá ser No Objetado por la Interventoría conforme lo establecido en las Secciones 6.2, 6.3 y 6.4 de la Parte General del Contrato de Concesión.*

(...)

**CLÁUSULA SÉPTIMA: OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y REVERSIÓN DE LAS INTERVENCIONES DE LOS SUBSECTORES 3.2 Y 3.3 DE LA UNIDAD FUNCIONAL 6.**

(...)

<sup>25</sup> Documentación al respecto se presenta en los papeles de trabajo de la auditoría.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Por las actividades de Operación y Mantenimiento asociadas al Subsector 3.2 la ANI le reconocerá al CONCESIONARIO los siguientes valores:

CONCEPTO		PESOS MARZO/21
Subsector 3.2	Operación y mantenimiento PR 35+000 al K41+440 por el lapso de 10 años.	\$2.000.000.000

El reconocimiento económico al que tiene derecho el CONCESIONARIO por la ejecución de las actividades de Operación y Mantenimiento del Subsector 3.2 de la Unidad Funcional 6 será pagado con los recursos de la "Subcuenta UF6.3.2 y 6.3.3", que se creará y hará parte de la Subcuenta Autónoma de Soporte (...)

**CLÁUSULA OCTAVA: FUENTES DE PAGO.** Las fuentes que curven las Intervenciones que se incorporan serán las relacionadas a continuación:

FUENTES DE PAGO		PESOS MAR/21
Pasos Peatonales desafectados		10.413.658.145
Subcuenta SAS		6.026.296.855
<b>TOTAL</b>		<b>16.439.955.000</b>

Por tratarse de una sustitución de inversión en obras, el reconocimiento económico al que tiene derecho el **CONCESIONARIO** por la ejecución de las Obras de los Subsectores 3.2 y 3.3 de la Unidad Funcional 6 será pagado contra el valor de las obras dejadas de ejecutar correspondientes a los pasos peatonales desafectados, y el faltante con los recursos disponibles en la "Subcuenta UF6.3.2 y 6.3.3" que se creará y hará parte de la Subcuenta Autónoma de Soporte.

**PARÁGRAFO 1:** Los valores reconocidos con ocasión de lo pactado en el presente Otrosí, deberán ser actualizados como se indica a continuación:

- \$10.413.658.145 de pesos constantes de marzo 2021 correspondientes a la sustitución de inversión de Pasos Peatonales desafectados los cuales también están valuados en pesos constantes de marzo de 2021.
- \$4.026.296.855 de pesos constante de marzo de 2021 serán actualizados a la fecha de pago (...)"

Se evidenció que lo reportado en la entrevista de auditoría, correspondiente al valor trasladado desde la subcuenta autónoma de soporte, de \$5.371 millones, concuerda con i) lo acordado a través del acta de compensación por riesgo correspondiente al otrosí No. 16, suscrita entre el Concesionario y la Interventoría y verificada por la ANI, y ii) con lo ordenado por la ANI la fiduciaria.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Documentación soporte disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

### 5.2.5 Insuficiencia de mecanismos líquidos de compensación por riesgo

La sección 3.2 (b) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece que “Los mecanismos para el reconocimiento de la Compensación por Riesgo por Sobre Costo y Menor recaudo a favor del Concesionario, cuando sean aplicables, serán los siguientes:

- (i) Subcuenta Autónoma de Soporte.
- (ii) Subcuenta de Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo.
- (iii) Incremento de Estaciones de Peaje y/o tarifas establecidas en el Contrato Parte Especial.
- (iv) Modificación del Alcance del Proyecto.
- (v) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje – VPIPr- mediante ampliación del plazo.”

Se evidenció que, según se ha expuesto en este informe, a septiembre de 2024 se han aplicado los mecanismos líquidos para compensar al Concesionario, principalmente la subcuenta autónoma de soporte; sin embargo, dicha subcuenta tiene una alerta de déficit, conocida por la ANI, la Interventoría y por el Concesionario. Al respecto, en el informe mensual de Interventoría No. 104, correspondiente a julio de 2024, se concluyó lo siguiente:

*“Se proyectó el flujo de la subcuenta autónoma al año 2049, el cual se muestra un saldo al final del flujo de la subcuenta autónoma de soporte de **-\$-286.390 M** teniendo en cuenta que en horizonte del proyecto la SAS recibe el 0.09% del recaudo, por lo cual el flujo a un negativo en el año 2049. Se tiene previsto el déficit desde el mes **de agosto de 2024**, sobre los mecanismos líquidos que tiene el contrato, en este sentido se debe llevar a cabo la opción de reducción de alcance como fuente la Variante de Lorica, disminución de indicadores técnicos o la utilización del mecanismo de plazo.”<sup>27</sup>*

Lo que concuerda con las comunicaciones que ha remitido el Concesionario a la ANI con ocasión de la materialización de riesgos a cargo de la ANI:

*“(…) los Mecanismos líquidos para la Compensación de Riesgos están próximos a agotarse, mientras existen múltiples riesgos que aún se materializan y que posiblemente se materialicen hasta la finalización del Contrato. En ese contexto, el Concesionario informó a la ANI de la necesidad de llegar a una solución integral que permitiera abordar los diferentes problemas presentados.”<sup>28</sup>*

La alerta de ausencia de mecanismos líquidos de compensación ha dado lugar a que se evalúen los diferentes mecanismos de compensación con los que cuenta el contrato de concesión; por ejemplo, se evidenció que se ha trabajado en análisis de desafectación de la variante Lorica, con ocasión de la falta de licencia ambiental para su construcción (Ver sección 5.1.3), así como en una posible modificación al contrato

---

<sup>27</sup> Sección 3.3.43 Seguimiento a las contingencias – Suficiencia de mecanismos de compensación de riesgos. Radicado ANI No. 20244090981762 del 10 de agosto de 2024.

<sup>28</sup> Comunicación con radicado ANI No. 20244090261532 del 29 de febrero de 2024.



de concesión que permita anticipar los recursos de la subcuenta de redes a los que tendría derecho la ANI en la etapa de operación y mantenimiento.<sup>29</sup>

Se evidenció que el análisis de los escenarios que permitan viabilizar la suficiencia de mecanismos para la compensación por riesgo han hecho parte de mesas de trabajo entre la ANI, la Interventoría y el Concesionario, cuyos resultados guardan confidencialidad según el memorando de entendimiento suscrito entre la ANI, el Concesionario y la Interventoría el pasado 10 de septiembre de 2024<sup>30</sup>, al tener en cuenta “(...) los procesos administrativos, conciliatorios, judiciales o arbitrales” vigentes en el proyecto.

### 5.3 Riesgos institucionales

Se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se lideran análisis de los riesgos institucionales vigentes de la ANI, en función de las diferentes situaciones que ocurren en el proyecto, así:

Tabla 10. Seguimiento riesgos institucionales.

ID	RIESGO	SEGUIMIENTO Y ALERTAS DESDE LA INTERVENTORÍA Y LA ANI
SEPG-03	Posibilidad de pérdida de credibilidad de nuestros grupos de interés, por la generación y publicación extemporánea y/o inconsistente en la información publicada de estadísticas de tráfico y recaudo modo carretero, debido a que las interventorías realicen los reportes de los registros administrativos fuera del plazo establecido y/o con información errónea, y/o por fallas en el procesamiento, análisis y difusión de la información por parte de la ANI.	La Interventoría ingresa mensualmente la información de tráfico y recaudo a ANISCOPIO, previamente validada y verificada.  Y desde el Equipo de Seguimiento se verifica el cumplimiento de la obligación por parte de la Interventoría del cargue puntual de la información.  No se detectan alertas en presentar información fuera de plazo o errónea, pero se hace el seguimiento correspondiente. <sup>31</sup>
SEPG-08	Pérdida de credibilidad de nuestros grupos de interés por una administración inadecuada de los riesgos de gestión y de cumplimiento, debido a un incorrecto asesoramiento, capacitación y/o validación por parte de la segunda línea de defensa.	La Interventoría realiza entre otras las siguientes acciones: 1) Seguimiento mensual a cada uno de los riesgos del contrato a través del informe de riesgos. 2) Conceptúa hacia la ANI sobre los respectivos riesgos y la respectiva compensación como es el caso de riesgos tarifas diferenciales, riesgo No cobro peaje de la Caimanera, Riesgo decreto 050, Riesgos Prediales, Riesgos Ambientales, y Riesgos COVID y cualquier otro riesgo que amerite compensación. 3) Responde a cualquier otra solicitud de concepto de la Agencia.  Se hace un análisis sobre los mecanismos de compensación y suficiencia de recursos para el pago de los riesgos

<sup>29</sup> La sección 8.2 (g) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece que “(...) Al finalizar la Etapa Preoperativa, el remanente de los recursos de la Subcuenta Redes, de haberlo, será distribuido entre el Concesionario y la ANI en una proporción sesenta/cuarto respectivamente siempre que (i) no se hubieren requerido compensaciones adicionales de la ANI (...)”. Gestión al respecto se evidencia en el contenido del capítulo No. 9 del informe mensual de interventoría correspondiente a julio de 2024. Radicado ANI No. 20244090981762 del 10 de agosto de 2024.

<sup>30</sup> Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>31</sup> En la entrevista de auditoría del 26 de septiembre de 2024 se evidenció el control de la información de tráfico y recaudo en Aniscopio. La grabación de la entrevista se encuentra disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.



ID	RIESGO	SEGUIMIENTO Y ALERTAS DESDE LA INTERVENTORÍA Y LA ANI
		materializados, alertando a la entidad sobre los mecanismos líquidos y los no líquidos. En conjunto con el Equipo de Seguimiento e Interventoría se participa en las mesas de trabajo, reuniones y escenarios para evaluar los mecanismos de compensación. <sup>32</sup>
SEPG-10	Posible insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos, por inoportuna identificación de eventos que puedan llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión, en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión, seguimiento, concesionario e Interventoría.	Desde la Entidad se están adelantando mesas de trabajo, con la participación del Concesionario e Interventoría donde se evalúa la aplicación de los mecanismos de compensación, toda vez que los mecanismos con fuente líquida a la fecha son insuficientes.  De igual forma, desde la Agencia se ha honrado de pago de compensaciones de riesgos, conforme lo establecido en el Contrato de Concesión y la suscripción de las Actas de Cálculo de Compensación de Riesgos. <sup>32</sup>
GCOP-02	Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.	La Interventoría hace el análisis y verificación de las garantías contractuales tanto del contrato de Concesión como del contrato de Interventoría y se hace la solicitud periódica al Concesionario sobre la actualización de las garantías y así mismo, se emite el concepto de la aprobación de las mismas.  Desde el equipo de seguimiento se realiza la aprobación de las pólizas del Contrato de Seguimiento y de Interventoría, conforme los conceptos que se emiten desde el componente jurídico contractual y financiero.  Se hace seguimiento permanente. <sup>33</sup>
GCOP-04	Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.	En este proyecto se han materializado los riesgos prediales, ambientales y tarifario, por lo que, en conjunto la interventoría y el equipo se hace seguimiento y control para el reconocimiento de los riesgos materializados y de la suficiencia de recursos para compensarlos.  Respecto de las controversias, con el apoyo de la Interventoría se realiza la defensa de la Entidad a los mecanismos que pueda activar el Concesionario, como los Amigables Compondores y el Tribunal Internacional.  Se hace seguimiento permanente, en las reuniones de seguimiento, comités gerenciales y mesas de trabajo puntuales para estos temas. <sup>34</sup>

<sup>32</sup> Evidencias de seguimiento a los riesgos contractuales por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, así como a la capacidad de la ANI para mitigar los riesgos a su cargo, se detallan en la sección 0 de este informe.

<sup>33</sup> Se evidenció aprobación de la ANI a las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría a través de los oficios con radicado ANI No. 20245010306201 del 29 de agosto de 2024 y No. 20245040173621 del 25 de mayo de 2024, respectivamente.

<sup>34</sup> En los informes mensuales de seguimiento al proyecto se sintetiza gestión asociada a la Defensa de la Entidad, lo que se evidenció, por ejemplo, en el informe correspondiente a julio de 2024, con radicado ANI No. 20245010083789 del 30 de agosto de 2024.



ID	RIESGO	SEGUIMIENTO Y ALERTAS DESDE LA INTERVENTORÍA Y LA ANI
GCOP-05	Pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto.	La Interventoría ha realizado el debido acompañamiento a la entidad frente a la socialización a la comunidad que se encuentra en el corredor, de los beneficios del proyecto, entre otras, a la problemática en la instalación de los peajes.  Desde la Agencia se coordina el acompañamiento de las diferentes áreas del equipo de seguimiento para las diferentes convocatorias que se reciben de la comunidad y de los diferentes actores con los que cuenta el proyecto. <sup>35</sup>

**Fuente:** Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 16 de septiembre de 2024.

Con base en el seguimiento reportado y demostrado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y por la Interventoría frente a los riesgos listados y en los resultados de la auditoría, se considera que la mayor alerta se genera para el riesgo *“Posible insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos, por inoportuna identificación de eventos que puedan llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión, en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión, seguimiento, concesionario e Interventoría”*; debido a que se ha identificado insuficiencia de mecanismos líquidos de compensación por riesgo y a que no se ha establecido el mecanismo de compensación a aplicar en su defecto.

**5.4 Análisis de efectividad del plan de mejoramiento relacionado con el hallazgo 1537-13, formulado por la Contraloría General de la República**

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

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

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

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

<sup>35</sup> Por ejemplo, se evidenció socialización del peaje La Caimanera durante la semana del 23 de septiembre de 2024.

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

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR:<sup>36</sup>

1. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
2. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
3. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
  - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
  - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.
4. **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional y/o futura de la gestión relacionada con la causa del hallazgo o el resultado esperado. No se cuenta con la información suficiente que permita concluir que se superó del todo la causa raíz o que se lograra el resultado esperado.

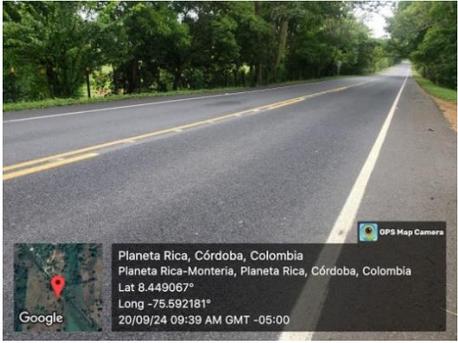
En virtud de lo anterior, en la presente auditoria se revisó la efectividad del plan de mejoramiento cumplido del hallazgo No. 1537-13, relacionado con el contrato de concesión No. 016 de 2015, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

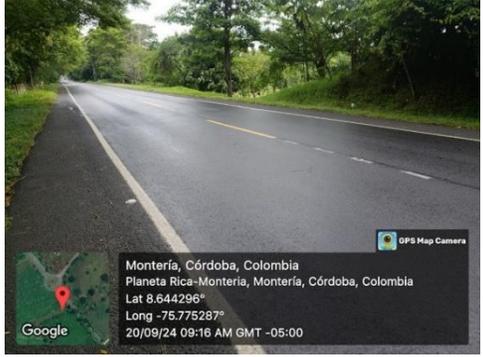
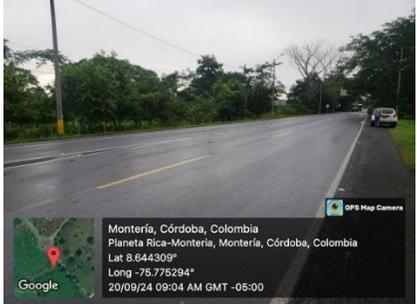
Tabla 11. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1537-13.

Hallazgo	1537-13	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	<p><b>Hallazgo 13. Estado de pavimento y mantenimiento de Unidades Funcionales. Concesión IP Antioquia Bolívar. Administrativo.</b></p> <p>En visita realizada a la concesión IP Antioquia Bolívar, se identificó en la Unidad Funcional 4.1 a nivel de carpeta asfáltica algunas patologías como baches y descascamiento de la carpeta asfáltica generando un riesgo de seguridad vial.</p>		

<sup>36</sup> Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace: [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007\\_instructivo\\_para\\_revision\\_de\\_efectividad\\_hallazgos\\_cgr\\_v2.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v2.pdf)

Hallazgo	1537-13	Efectividad	Efectivo
Plan de Mejoramiento	<p><b>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</b></p> <p>1. Cronograma de las actividades de mantenimiento mayor en el tramo Planeta Rica – Montería (UF4.1) a ejecutar por el Concesionario.</p> <p>2. Informe de interventoría y checklist de la corrección de las patologías identificadas en el hallazgo.</p> <p><b>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</b></p> <p>3. Manual de Interventoría y Supervisión.</p> <p>4. Informe medición de Indicadores</p> <p><b>INFORME DE CIERRE</b></p> <p>5. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	Según el Plan de Mejoramiento Institucional, la causa del hallazgo es: <i>“Lo anterior por falta de oportunidad en la ejecución de actividades de mantenimiento acorde con las patologías y severidad de las mismas.”</i>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa.
<p>La causa del hallazgo se relaciona con la falta de oportunidad en la ejecución de actividades de mantenimiento para atender patologías en el pavimento, de la unidad funcional 4.1, correspondiente al corredor Montería – Planeta Rica, según lo establecido en descripción del hallazgo; patologías identificadas por la Contraloría General de la República en octubre de 2023.</p> <p>Se verificó el contenido de las unidades de medida del plan de mejoramiento, así:</p> <p><b>Unidades de medida correctivas:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Cronograma de actividades de mantenimiento mayor en el tramo Planeta Rica – Montería:</b> Se evidenció que mediante oficio con radicado ANI No. 20244090092882 del 24 de enero de 2024, el Concesionario remitió a la Interventoría un cronograma de actividades para atender patologías en el pavimento del corredor Montería – Planeta Rica, con inicio en diciembre de 2023 y terminación en marzo de 2024.</li> <li><b>2. Informe de interventoría y checklist de la corrección de las patologías identificadas en el hallazgo:</b> Se evidenció que mediante el informe contenido en el oficio con radicado ANI No. 20244090390912 del 2 de abril de 2024 la Interventoría certificó el cumplimiento de las actividades ejecutadas por el Concesionario, así: <i>“Con las intervenciones realizadas por el concesionario en la Unidad Funcional 4.1, se mejoró el estado del pavimento del corredor Planeta Rica – Montería, dado que se repararon todos los daños que se encontraban en la calzada, lo cual contribuye a una mejora en la seguridad vial, tiempos de desplazamiento y confort de los usuarios de la vía. Con el mantenimiento realizado en este corredor se espera cerrar el hallazgo de la Contraloría General de la Nación, en lo relacionado con los descascaramientos y baches identificados en el pavimento de la UFI 4.1.”</i></li> </ol> <p><b>Unidades de medida preventivas:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>3. Manual de Interventoría y Supervisión:</b> Se evidenció que esta herramienta contribuye a evitar incumplimientos contractuales, dado que brinda lineamientos a la Interventoría y a la Supervisión para</li> </ol>			

Hallazgo	1537-13	Efectividad	Efectivo
<p>que se lleve a cabo la gestión procedente cuando se “(...) evidencie un presunto incumplimiento de los indicadores establecidos en el Contrato de Concesión y/o situaciones que pongan en posible riesgo la seguridad vial de los usuarios”, según lo establecido en el informe de cierre del plan de mejoramiento.</p> <p>4. <b>Informe mensual de interventoría de mayo 2024:</b> Se evidenció que mediante radicado ANI No. 20244090690582 del 8 de junio de 2024 la Interventoría remitió a la ANI los resultados de medición de los indicadores establecidos en el Apéndice Técnico No. 4 del contrato de concesión con corte a mayo de 2024, entre los cuales se encuentra los indicadores E6 (Baches), E7 (Hundimientos) y E3 (Fisuras); correspondientes al estado del pavimento del proyecto; lo que permite llevar a cabo control y seguimiento a las patologías que representen alertas a la luz de los valores máximos permitidos establecidos en el contrato de concesión.</p> <p>En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno entre septiembre y octubre de 2024, se evidenció que se continúan ejecutando actividades establecidas en el plan de mejoramiento, tales como la medición de los indicadores establecidos en el Apéndice Técnico No. 4 para verificar las condiciones del pavimento y aplicar los correctivos del caso, de ser procedente. Asimismo, se hizo un recorrido de verificación al estado del pavimento del corredor Montería – Planeta Rica (UF4.1) y Tolú – Tolú Viejo (UF8.1), sin identificar patologías que requieran atención inmediata y evidenciando que el Concesionario adelanta actividades de mantenimiento orientadas a preservar su vida útil.</p> <p>Se considera que la causa del hallazgo, en lo correspondiente la unidad funcional 4.1, ha desaparecido, pues se evidenció que se aplicaron los correctivos a las patologías identificadas por la Contraloría General de la República y que se han implementado acciones que previenen la generación de patologías que generen riesgos frente a la seguridad y comodidad de los usuarios de la unidad funcional 4.1. Por ende, se establece efectividad del plan de mejoramiento.</p>			
<p><b>Registro fotográfico</b></p>			
 <p><b>PR1+450 RN2310:</b> Se evidenció que se realizó intervención en zona que presentó patologías.</p>		 <p><b>PR4+000 RN2310:</b> No se evidenciaron patologías en la calzada que comprometan la seguridad y operación.</p>	

Hallazgo	1537-13	Efectividad	Efectivo
 <p><b>PR14+000 RN2310:</b> No se evidenciaron patologías en la calzada que comprometan la seguridad y operación.</p>		 <p><b>PR24+000 RN2310:</b> No se evidenciaron patologías en la calzada que comprometan la seguridad y operación.</p>	
 <p><b>PR21+100 RN2310:</b> En el marco de las actividades de mantenimiento, se intervienen zonas que generen alertas de riesgo en la operación</p>		 <p><b>PR34+700 RN2310:</b> No se evidenciaron patologías en la calzada que comprometan la seguridad y operación.</p>	

**6. CIERRE DE LA AUDITORIA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

El 23 de octubre 2024 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 16 de octubre de 2024, mediante memorando interno No. 20241020173153, se socializó el informe preliminar de auditoría; dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones, al igual que las no conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

## 6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto”*, se concluye:
  - a. No se cumplen las condiciones establecidas en la sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 para iniciar la etapa de operación del proyecto, según la cual *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*.
  - b. En términos generales, el inicio de la etapa de operación está condicionada a la superación de situaciones que han generado Eventos Eximentes de Responsabilidad en el proyecto, de carácter predial, ambiental y social; lo que ha dado lugar a que predomine la suscripción de actas de terminación parcial en el proyecto. Se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se ejecutan las acciones a su alcance para superar estas situaciones.
  - c. Los Eventos Eximentes de Responsabilidad que condicionan el inicio de la etapa de operación del proyecto han estado acompañados de la aplicación de los mecanismos alternativos de solución de controversias establecidos contractualmente, tales como paneles de amigable composición y tribunales de arbitramento nacionales e internacionales; para los cuales la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto han ejecutado las acciones a su alcance.
  - d. En las actas de terminación suscritas, definitivas o parciales, se han establecido pendientes, cuya superación es motivo de seguimiento de parte de la Interventoría y de parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI. A septiembre de 2024 predominan pendientes ambientales, sociales y prediales que no afectan la operación de los corredores viales entregados ni la retribución, o compensación especial, a la que tiene derecho el Concesionario.
  - e. Respecto a las situaciones que pueden afectar la operación de las unidades funcionales entregadas, se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se llevan a cabo las acciones conminatorias a su alcance; tales como el inicio de procedimientos administrativos sancionatorios en contra del Concesionario.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría de *“Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales y del proyecto asignados al público”*, se concluye:

### Sobre riesgos del proyecto asignados al público:

- a. En el proyecto se han materializado riesgos asumidos por la ANI que han dado lugar a compensaciones al Concesionario, tales como i) modificaciones a las tarifas previstas en las Resoluciones de peaje, ii) imposibilidad del recaudo del peaje La Caimanera, iii) compensaciones por menor recaudo con ocasión del COVID-19, iv) insuficiencia en el valor estimados de predios y compensaciones socioeconómicas y v) compensaciones ocasionadas por Eventos Eximentes de Responsabilidad. Asimismo, se ha materializado el riesgo asumido por la ANI con relación a la

insuficiencia en el valor estimado de compensaciones ambientales, que no ha tenido compensaciones de la ANI al Concesionario a la fecha.

- b. Las compensaciones por riesgo reconocidas al Concesionario han tenido el control de la Interventoría y de la ANI, cumpliendo, en términos generales, con las disposiciones establecidas en el contrato de concesión No. 016 de 2015.
- c. El mecanismo de compensación por riesgo aplicado a la fecha ha sido la subcuenta autónoma de soporte, sobre la que se tiene alerta de déficit y ha dado lugar a que se analice la posibilidad de anticipar los recursos de la subcuenta de redes a los que la ANI tendría derecho en la etapa de operación, así como a la implementación de los mecanismos de compensación no líquidos establecidos en la sección 3.2 (b) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015. Los análisis al respecto en curso guardan confidencialidad según lo acordado en Memorando de Entendimiento suscrito el 10 de septiembre de 2024 por la ANI, el Concesionario y la Interventoría

#### Sobre riesgos institucionales:

- d. Se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se lideran análisis de los riesgos institucionales vigentes de la ANI, en función de las diferentes situaciones que ocurren en el proyecto.
  - e. Se considera que la mayor alerta se genera para el riesgo *“Posible insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos, por inoportuna identificación de eventos que puedan llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión, en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión, seguimiento, concesionario e Interventoría”(SEPG-10)*; debido a que se ha identificado insuficiencia de mecanismos líquidos de compensación por riesgo y a que no se ha establecido el mecanismo de compensación a aplicar en su defecto.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, del plan de mejoramiento cumplido en el Plan de Mejoramiento Institucional identificado con el número 1537-13, relacionado con el contrato de concesión No. 016 de 2015”*, se concluye:
- a. Se establece la efectividad del plan de mejoramiento formulado por la Entidad para superar el hallazgo 1537-13.

## 6.2 No Conformidades

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

### 6.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

No se identificaron situaciones que den lugar a no conformidades.

### 6.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a no conformidades.

## 6.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de fortalecer el seguimiento y control del proyecto:

### 6.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se recomienda continuar con la gestión prioritaria y requerida para establecer los mecanismos de compensación por riesgo a aplicar en el proyecto, con ocasión de la insuficiencia de recursos en la subcuenta autónoma de soporte.
2. Con fundamento en la cantidad y complejidad de los Eventos Eximentes de Responsabilidad reconocidos en el proyecto, se recomienda continuar aplicando los controles vigentes para así asegurar el cumplimiento de lo acordado en las actas de reconocimiento de dichos eventos, tales como acciones a ejecutar o análisis de procedencia de prórrogas de periodos especiales.
3. Con base en lo evidenciado en la visita al corredor concesionando y conforme a las evidencias suministradas por la Interventoría en la auditoría, se recomienda adelantar oportunamente la gestión al interior de la ANI para que se actualicen las vallas con la información del proyecto, según lo establecido en la Resolución del Ministerio de Transporte No. 20233040025285 de 2023.<sup>37</sup>

### 6.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda fortalecer los controles en materia la señalización temporal que implementa el Concesionario en las zonas de intervención del corredor San Onofre – Cruz del Viso (UF8,3), para así asegurar que entre los delineadores tubulares se tenga la cinta plástica de demarcación establecida en el manual de señalización del Ministerio de Transporte.

---

<sup>37</sup> Mediante correo electrónico del 23 de septiembre de 2024, la Interventoría reportó que "(...) el Concesionario manifestó que se encontraba realizando el proceso de compra de 3 vallas, para reemplazar la de UFI 1, UFI 3.2 y UFI 6.1, de igual forma indicó que estarían reparadas entre el 9 y 15 de septiembre y lo expresó en los siguientes términos:

1. "Se ejecutarán del 9 al 15 de septiembre y se compartirán evidencias de reparación."
2. Sin embargo, esta fecha no se cumplió, por lo que nos comunicamos con el Concesionario y nos remitió un correo dirigido a la ANI, en el cual solicitan aprobación de la Agencia, sobre el arte de las vallas para realizar el cambio de las 8 vallas del proyecto, de manera que queden en buen estado y actualizada la información del proyecto.



2. Una vez se cumpla el plazo establecido en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 7, subsector 2, para que el Concesionario subsane los pendientes de especificaciones técnicas allí establecidos, se recomienda informar oportunamente a la ANI la superación o no de estos, con el fin de que se apliquen las acciones que procedan a la luz de lo establecido contractualmente.

**Auditó:**

**Revisó y aprobó informe:**

---

**Daniel Felipe Sáenz Lozano**  
Auditor Oficina de Control Interno

---

**Judith Alejandra Vargas Lopez**  
Jefe de la Oficina de Control Interno

(Versión original firmada)

## **ANEXOS**

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

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

### Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 016 de 2015, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

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

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

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

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

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

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 016 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	14 de octubre de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	27 de noviembre de 2015
	Inicio Fase de Construcción	26 de enero de 2017
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento (Estimada)	01 de febrero de 2025
	Fecha Reversión	Noviembre 2049

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

Concesión Ruta al Mar SAS - CORUMAR SAS	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Construcciones El Condor S.A	50.0%
	Infrared Infrastructure RAM S.LU	49.9%
	Infrared Infrastructure RAM LP	0.000143%
	<b>TOTAL</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Amplia la fecha para el nombramiento de los amigables componedores, se modifica el procedimiento para su nombramiento y se corrige la nomenclatura de las cláusulas correspondientes.	13-01-2016
Otrosí No. 2	1. Amplia a seis (6) meses el término para la entrega de los bienes que se detallan en la tabla No 1 – Equipo Mínimo a ser Puesto a Disposición de la Policía de Carreteras - 2. Crea subcuenta DITRA.	25-02-2016
Otrosí No. 3	Cambia lo relacionado con el IPCT-1 y en relación con la actualización de la tarifa de las Estaciones de Peaje de San Carlos, La Caimanera, Los Manguitos, Cedros y Purgatorio.	11-04-2016
Otrosí No. 4	Ampliación del plazo para instalar y comenzar a operar las estaciones de Peajes nuevas Los Manguitos y Caimanera.	23-05-2016
Otrosí No. 5	Modificar la Tabla de elementos que el Concesionario entregará a la DITRA para su operación en las vías Concesionadas.	24-05-2016
Otrosí No. 6	*Modificar el sentido de ampliar el plazo previsto para la instalación e inicio de operación de la estación de Peaje nueva: La Caimanera, a partir del 30 de julio de 2016; *Modificar el plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de trescientos noventa (390) Días contados desde la Fecha de Inicio; *Modificar, (a) Duración estimada de la Fase de Preconstrucción: Cuatrocientos veinticinco (425) Días contados desde la Fecha de Inicio. (b) Duración estimada de la Fase de Construcción: mil cuatrocientos sesenta (1460) Días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción; *Modificar la Tabla 6 – UF 1 a 8: características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector; *De conformidad con la Resolución 0002819 del 11 de julio de 2016, es necesario modificar el Capítulo XVII “TERMINACIÓN DEL CONTRATO”, Sección 17.2 “Causales	22-07-2016

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Informe de auditoría a la función pública de  
Supervisión y de Interventoría asociada al  
proyecto Antioquia - Bolívar



Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
	de Terminación Anticipada del Contrato” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 016 de 2015.	
Otrosí No. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>*Modificar el numeral (iv) del literal (b) de la Sección 17.2 "Causales de Terminación Anticipada del Contrato", Capítulo XVII /TERMINACIÓN DEL CONTRATO".</li> <li>* Modificar la Sección 3.6 “Estaciones de Peaje”, Capítulo 111 "ASPECTOS GENERALES" de la Parte Especial del Contrato de Concesión W 016 de 2015, en el sentido de eliminar el literal (d) de la misma y modificar el literal (f)(i).</li> <li>* Eliminar la Sección 3.10 “Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua" del Capítulo 111 "ASPECTOS GENERALES" de la Parte Especial del Contrato de Concesión.</li> <li>* Eliminar el literal numeral (vi) del literal (c) del numeral 2.1 “Descripción" CAPITULO II "Descripción del Proyecto”, Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.</li> <li>* Eliminar el numeral (xv) del literal (a) del numeral 4.3 “Alcance de las Obligaciones en la etapa Preoperativa”, Capítulo IV "Obligaciones durante la Etapa Preoperativa" del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.</li> <li>*Eliminar la Sección 5.2 “Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua”, del Capítulo V "Alcance de Obligaciones Técnicas Particulares y Específicas Adicionales del Concesionario en cada Etapa" del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.</li> </ul>	16-01-2017
Otrosí No. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>*Aclarar que el traslado de recursos de la Subcuenta Autónoma de Soporte o de la Subcuenta Excedentes ANI a la Cuenta Proyecto descrito en las Secciones 3.2 (a), 3.2 (g) (i), 3.2 (g) (ii), 3.4 (h) (ix) (1), 3.4 (h) (ix) (2), 3.5 (b) (i) (1) (componentes Traslados Exci y Traslados Auti.), 3.15 (d) (i) y 3.15 (h) (v) (8) de la Parte General del Contrato.</li> <li>*Modificar los numerales (1) y (2) de la Sección 3.15 (h) (ii) de la Parte General del Contrato.</li> <li>*Adicionar los numerales (13), (14), (15) y (16) a la Sección 3.15 (h) (ii) de la Parte General del Contrato.</li> <li>*Modificar los numerales (1) y (4) de la Sección 3.15 (h) (v) de la de la Parte General del Contrato.</li> <li>*Modificar el literal (a) cálculo del VPIP de la parte genera.</li> <li>*Modificar la descripción de la fórmula establecida en el literal d) Terminación Anticipada durante la Fase de Proconstrucción de la cláusula 18.3 de la Parte General “Formulas de Liquidación del Contrato”, concerniente a ARh como VL(PC).</li> <li>*Modificar las fórmulas de Traslados Exci y Traslados Auti de la Sección 3. 5(b) de la de la Parte General del Contrato.</li> </ul>	31-01-2017
Otrosí No. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>“3.3 División del proyecto: a) El proyecto corresponde al corredor denominado sistema vial para la conexión de los departamentos Antioquia y Bolívar, el cual se divide en o unidades funcionales</li> <li>“3.5 Entrega de la infraestructura.</li> <li>*Modifíquese las Tablas 1, 3, 4 y 6 Apéndice Técnico 1 en los aportes relacionados con los puntos de origen, destino y longitud de las UFI 1 del proyecto.</li> </ul>	12-06-2017
Otrosí No. 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>*Modifíquese la Tabla N°4 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.</li> <li>*Modifíquese la Tabla N°6 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.</li> </ul>	30-06-2017

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 11	Inclusión de inhabilidad sobreviniente como causal de toma de posesión de contratista. Modificación de referencias cruzadas.	31-10-2017
Otrosí No. 12	Modificar el apéndice financiero N° 2, a efecto de permitir la alternativa para la cesión del 100% de la retribución – y de la compensación Especial, cuando sea aplicable, de la Compensación por Riesgo cuando dicha compensación sea realizada con recursos en efectivo, así como la cesión de los pagos a cargo de la ANI como consecuencia de la aplicación de las fórmulas de liquidación previstas en el Contrato de Concesión.	06-12-2017
Otrosí No. 13	Con el fin de establecer el nuevo PR en el cual debe reubicarse las estaciones de Peaje Los Cedros y Purgatorio.	01-02-2018
Otrosí No. 14	Modifica el trazado y diseño geométrico de las unidades funcionales 6.3, 7.2 y 7.3 del proyecto, debido a eventos eximentes de responsabilidad.	19-06-2019
Otrosí No. 15	Modificar el ancho mínimo de derecho de vía de la UFI-2 dispuesto en la Tabla No. 6 del Apéndice Técnico 1, e incorporar a esta Tabla la excepción para el ancho mínimo de derecho de vía en los pasos urbanos de las Unidades Funcionales 2 y 6.1 Modificar la Sección 7.2 (b) de la parte General del Contrato	19-12-2019
Otrosí No. 16	Se incluyen los subsectores 3.2 y 3.3 en la Unidad Funcional 6.3 con alcances de rehabilitación y puesta a punto respectivamente. Se modifica la tipología de algunos pasos peatonales según lo contenido en el numeral 3.5 del apéndice técnico 1.	24-11-2021
Otrosí No. 17	Se adicionan definiciones en el capítulo 1 de la parte general. Se modifica procedimiento de verificación de unidades funcionales. Se incluyen índices de cumplimiento de gestión predial y se modifica formula de retribución.	22-03-2022

**Fuente:** Informe mensual de interventoría No. 104, correspondiente a julio de 2024.

Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 514 DE 2015	Nombre interventoría	Consortio CR Concesiones
	Representante legal	Fernando Caro Rivera
	Valor	\$43.056.083.184 (Otrosí No. 4)
	Suscripción contrato	14 de octubre de 2015
	Suscripción acta de inicio	27 de noviembre de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	110.13 meses
	Fecha de finalización estimada	31 de enero de 2025

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 104 correspondiente a julio de 2024.

Consortio CR Concesiones	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Compañía Colombiana de Consultores	51.0%
	Consultores en Ingeniería S.A.S	49.0%
	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Prórroga y adición en \$ 1.672.348.023,00	06-07-2021
Otrosí No. 2	Prórroga y adición en \$ 2.934.157.766,00	23-09-2022
Otrosí No. 3	Prórroga y adición en \$ 2.838.455.138,00	24-05-2023
Otrosí No. 4	Prórroga y adición en \$ 4.168.554.227,00.	26-01-2024

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 104, correspondiente a julio de 2024.



**Agenda de auditoría:**

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	12-09-2024	09:00 – 11:00
Entrevistas de auditoría	26-09-2024	08:00 – 11:00
Recorrido de verificación al proyecto	19-09-2024	07:00 – 16:00
	20-09-2024	08:00 – 12:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	16 de octubre de 2024 (Rad. ANI No. 20241020173153)	
Cierre de auditoría	Correo electrónico del 23-10-2024.	

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