

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020148103**
20231020148103
Fecha: **03-10-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **CAROLINA BARBANTI MANSILLA**
Presidente (E)

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidente Ejecutiva

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga – Pamplona.

Respetadas Ingenieras:

La Oficina de Control Interno, entre agosto y octubre de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Bucaramanga - Pamplona.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a la no conformidad contenida en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario, contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Para estos efectos, se recomienda aplicar la metodología para el análisis de causas (SEPG-I- 007) adoptada por la Entidad, con el fin de identificar adecuadamente la causa raíz de las situaciones presentadas y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y remitirlos a la Oficina de Control Interno.





Documento firmado digitalmente



GTEC



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020148103**
20231020148103
Fecha: **03-10-2023**

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe en pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) JOHNATAN ESTIK BARRIOS ROBLEDO Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Auditor de la Oficina de Control Interno
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20231020059681
GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública de
la Supervisión y de Interventoría asociadas
al proyecto de concesión carretera
Bucaramanga - Pamplona

OFICINA DE
CONTROL INTERNO



2023
OCTUBRE

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	11
5.1	Estado de la infraestructura del proyecto (Ejecución del plan de obras y operación del corredor vial) 11	
5.2	Riesgos del contrato de concesión No. 002 de 2016	23
5.3	Advertencia de la Contraloría General de la República de noviembre de 2021	29
5.4	Cumplimiento de lo acordado con Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19	34
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	36
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO	37
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	42
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	43
10.	CONCLUSIONES	44
11.	NO CONFORMIDADES	48
12.	RECOMENDACIONES	49
13.	ANEXOS	51

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	7
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.	8
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.	8
Tabla 5. Avance físico Unidades Funcionales.	11
Tabla 6. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED).....	36
Tabla 7. Trazabilidad pólizas contrato de interventoría No. 239 de 2016 con corte a 2020.....	38

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 002 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos.

1.2 Objetivos específicos

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

1.2.2 Analizar las acciones ejecutadas en el proyecto frente a los riesgos establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016 que puedan generar alertas para la Entidad.

1.2.3 Analizar las acciones ejecutadas en el proyecto para superar las situaciones que dieron lugar a la advertencia, por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos, identificada por la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091369212 del 24 de noviembre de 2021.

1.2.4 Evaluar el desempeño de la Interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería SAS, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Bucaramanga - Pamplona.

1.2.5 Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

1.2.6 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo acordado con Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 002 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, a partir de octubre de 2021 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría; con énfasis en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 002 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S (Concesionario) y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 239 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) e Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S (Interventoría).
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 002 de 2016 y de interventoría No. 239 de 2016, tal como: objeto, plazo, y otros ítems suscritos a la fecha:

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S No. contrato: 002 del 07 de junio de 2016. Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1. Plazo: El plazo del Contrato transcurrirá entre la fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado al valor presente al mes de referencia del recaudo de peaje – VPIP (diciembre 2013)) URL Secop: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-4419588	4 otrosíes
Interventoría	Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S No. contrato: 239 del 21 de julio de 2016. Objeto: El objeto del presente Contrato es la ejecución de la “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 BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PÚBLICA QUE SE DERIVE DEL PROCESO LICITATORIO VJ-VE-APP-IPB-004-2015 CORRESPONDIENTE AL CORREDOR DENOMINADO “BUCARAMANGA-PAMPLONA””. Plazo: 87 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio (28 de julio de 2016), según otrosí No. 3 al contrato de interventoría No 239 de 2016. URL Secop: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-15-4892031	3 otrosíes

Fuente: URLs SECOP contratos de concesión y de interventoría.

Respecto al contrato de concesión No. 002 de 2016, durante la ventana de tiempo de la auditoría se suscribió el otrosí No. 4, el 19 de enero de 2023, por medio del cual se autorizó el traslado de recursos de la subcuenta Predios a la subcuenta Supervisión e Interventoría, para así garantizar las actividades desarrolladas en el contrato de interventoría No. 239 de 2016. Asimismo, a través del otrosí se dieron lineamientos respecto a la suspensión parcial de la gestión predial en el proyecto.

Con relación al contrato de interventoría No. 239 de 2016, durante la ventana de tiempo de la auditoría se suscribieron los otrosíes No. 2 y No. 3. A través del otrosí No. 2, del 20 de enero de 2023, se modificó la dedicación de personal de la Interventoría para la fase de construcción y con el otrosí No. 3, del 27 de julio de 2023, se prorrogó el contrato de interventoría No. 239 hasta el 27 de octubre de 2023.

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 Bucaramanga - Pamplona 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 al Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto²:

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

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Juan Carlos Rengifo Ramírez	Gerente de proyecto	Equipo Proyectos Carreteros (VE)
Johnatan Estik Barrios Robledo	Líder de Equipo	
Tatiana Fernanda Ospitia García	Ingeniera de apoyo	
Maria Ximena Sanchez Ortíz	Apoyo financiero	Grupo Interno de Trabajo Financiero (VE)
Carlos Andrés Ortega Hurtado	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Sergio Ivan Basallo Parra	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Oscar Eduardo Orozco Sánchez	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Pedro Rafael Daniells Corpas	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Pedro Enrique Palacios Roberto	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Vianey Bravo Paredes	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de correo electrónico del 8 de agosto de 2023.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Bucaramanga-Pamplona hace parte de la tercera ola del programa de concesiones 4G y busca garantizar una adecuada conexión entre los municipios de los departamentos de Santander y Norte de Santander a partir de intervenciones de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la ruta Nacional 6603 y de la construcción de 13.5 km de una vía bidireccional entre Bucaramanga y Floridablanca. Tiene una longitud estimada origen-destino de 134 km y prevé la operación de tres estaciones de peaje.

A septiembre de 2023 cuenta con la operación de un único peaje, ubicado en el páramo de Berlín (Tona, Santander), denominado Picacho. Las otras dos estaciones de peajes, denominadas Villa Joseia y Mutiscua, iniciarán su operación con la firma de las actas de terminación de las Unidades Funcionales 1 y 4 del proyecto, respectivamente.

Las características generales del proyecto se muestran enseguida:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

UNIDAD FUNCIONAL	LONGITUD DEL SECTOR (KM)
Unidad Funcional 1	14,6
Unidad Funcional 2	64,6
Unidad Funcional 3	30
Unidad Funcional 4	25,9

CAPEX – millones de COP diciembre 2022	\$1.420.988,53	VPIP contractual – millones de COP de diciembre 2013	\$529.929,99
OPEX – millones de COP diciembre 2022	\$1.712.038,53	VPIP acumulado a 15-08-2023 – millones de COP de diciembre de 2013	\$33.351,50
Valor del contrato – millones de COP diciembre 2022	\$2.239.524,27	Aportes ANI girados a fiducia – millones de COP de diciembre 2022 a 15-08-2023	\$456.909,51
Fase actual	Construcción	Estaciones de peaje	1 existente 2 proyectadas

Fuente: Información disponible en Aniscopio actualizada a 30 de agosto de 2023, Informe Ejecutivo Carretero (GCSP-F-227) a 15-08-2023 y página web de la interventoría <https://www.interventoriabucaramangapamplona.com.co/services/alcance/>

El proyecto se divide en cuatro unidades funcionales, así:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Longitud (km)	Intervención
1	Conectante C1-C2	13.5	Construcción vía nueva, operación y mantenimiento.
2	Bucaramanga - Cuestaboba	4.9	Rehabilitación, operación y mantenimiento entre el PR3+400 - PR8+300 de la ruta Nacional 6603.
		10.1	Rehabilitación, operación y mantenimiento entre el PR8+300 - PR18+400 de la ruta Nacional 6603.
		49.6	Rehabilitación, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobrecarriles. (PR18+400 - PR68+000 de la ruta Nacional 6603).
3	Cuestaboba - Mutiscua	2	Rehabilitación, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobrecarriles. (PR68+000 - PR70+000 de la ruta Nacional 6603).

UF	Sector	Longitud (km)	Intervención
		28	Mejoramiento, operación y mantenimiento y construcción de terceros carriles. (PR70+000 - PR98+000 de la ruta Nacional 6603).
4	Mutiscua-Pamplona	23	Mejoramiento, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobrecarriles. (PR98+000 - PR121+000 de la ruta Nacional 6603).
		2	Rehabilitación, operación y mantenimiento (PR121+000 - PR123+909 de la ruta Nacional 6603).

Fuente: Elaboración propia a partir del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión 002 de 2016.

El acta de inicio de la fase de construcción del proyecto se suscribió el 20 de agosto de 2019; fase que se prevía iba a finalizar el 23 de septiembre de 2022, lo que no sucedió. Las obras no han superado el 11.22% de ejecución desde diciembre de 2021, según se reporta en Aniscopio, y se evidencia una parálisis del proyecto, no solo en materia de ejecución de obras, sino en los diferentes componentes del contrato de concesión (i.e ambiental, social, predial, financiera).

Dicha parálisis ha dado lugar a la implementación de los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016, incluyendo la declaratoria de incumplimiento grave y orden de caducidad; actuación que no prosperó con ocasión del laudo arbitral del 28 de marzo de 2023 de la demanda con radicado No. 133822, según se estableció en la Resolución ANI No. 20237070008955 del 25 de julio de 2023.

Respecto al avance físico del proyecto, la Unidad Funcional con menor porcentaje de ejecución es la No. 1, con 2.74%, Unidad Funcional que ha dado lugar a:

1. El reconocimiento de una fuerza mayor ambiental en octubre de 2018, que cesó con la obtención de la licencia ambiental expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) a través de la Resolución No. 345 del 12 de marzo de 2019.
2. Una solicitud del Concesionario del reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) en 2020, debido a *“La imposibilidad de obtener la concertación para el uso de las vías industriales con la Administración Municipal de Floridablanca, uso autorizado por la Resolución de licenciamiento No 345 de 2019, como obligación ambiental impuesta por la ANLA”*;³ que no tuvo aceptación en 2020 por la ANI.⁴
3. La interposición de la demanda No. 133822 en octubre de 2021, por parte del Concesionario contra la ANI, con ocasión de las dificultades para concertar con el municipio de Floridablanca el uso de infraestructura vial terciaria para la ejecución de las obras, cuyo laudo del 28 de marzo de 2023, entre otros aspectos, dejó sin efectos el plan de obras del proyecto.
4. La solicitud de terminación anticipada del contrato de concesión No. 002 de 2016 por parte del Concesionario, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234090428652 del 19 de abril de 2023, teniendo en cuenta el laudo arbitral del 28 de marzo de 2023. Solicitud negada por la Entidad a través del oficio con radicado ANI No. 20235000160931 del 12 de mayo de 2023.

³ Según las comunicaciones con radicados ANI No. 20204090272482 del 13 de marzo de 2020 y radicado ANI No 20204090549402 del 24 de junio de 2020.

⁴ Memorando con radicado ANI No. 20205000325361 del 27 de octubre de 2020.

5. La activación del Panel de Amigable Componedor del Proyecto en junio de 2023 convocado por el Concesionario para que, entre otros aspectos, se reconociera un EER por la imposibilidad de obtener el consentimiento del Municipio de Floridablanca para el uso de las vías industriales.⁵ El 4 de septiembre de 2023 decidió el Panel de Amigable Composición, concluyendo que *“(…) la no concertación con las autoridades municipales de Floridablanca cumple con las condiciones para declarar que se trata de un EER a la luz de lo acordado por las partes en los numerales 1.62 y 14.2 de la Parte General del Contrato.”*⁶

La decisión del Panel de Amigable Composición ha sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, para así establecer el proceder con la ejecución del proyecto, ya que involucra aspectos relacionados con la suspensión de obligaciones contractuales del Concesionario y con el futuro del plan de obras del proyecto. Asimismo, el Concesionario ha interpuesto una demanda arbitral contra la ANI, con base en lo resuelto por parte del amigable componedor, radicada el 25 de septiembre de 2023, cuyas pretensiones se orientan a que se declare que se configuró la causal de terminación anticipada del contrato de concesión No. 002 de 2016.⁷

Como se informó previamente, el estado del proyecto Bucaramanga – Pamplona ha dado lugar a la implementación de los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016. A septiembre de 2023 el Equipo de Coordinación y Seguimiento reportó procesos administrativos sancionatorios en materia de garantías contractuales, fondeo de subcuentas del patrimonio autónomo, incumplimientos a medidas establecidas en el Programa de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) que rige para las unidades funcionales 2, 3 y 4, plan de compensaciones socioeconómicas, demarcación horizontal y gestión predial.⁸

No obstante, el futuro de estos procesos administrativos sancionatorios, al igual que el inicio de futuros procesos administrativos sancionatorios, es incierto con ocasión del laudo arbitral del caso No. 133822 y con la decisión del Panel de Amigable Componedor del Proyecto en septiembre de 2023.⁹

Asimismo, el estado del proyecto Bucaramanga – Pamplona ha dado lugar a la advertencia, por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos, identificada por la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091369212 del 24 de noviembre de 2021; lo cual, en conjunto con un diagnóstico del estado actual de la infraestructura del proyecto, un análisis de las acciones ejecutadas en el proyecto frente a diferentes riesgos establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016, los impactos en el proyecto con ocasión del COVID-19, entre otros aspectos, hacen parte de las situaciones que se revisaron en esta auditoría.

⁵ Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20235000226361 del 28 de junio de 2023.

⁶ La decisión del amigable componedor se puede consultar en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁷ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000351241 del 28 de septiembre de 2023.

⁸ Balance disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁹ La Interventoría presentó conceptos integrales sobre procedimientos administrativos sancionatorios que tienen vocación de prosperidad conforme al Laudo Arbitral y el Contrato bajo el esquema de APP No. 002 de 2016, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20234090925942 del 17 de agosto de 2023 y con radicado ANI No. 20234090974162 del 29 de agosto de 2023.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 y 1.2.6, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función de **a)** el estado de la infraestructura, **b)** el estado de diferentes riesgos contractuales, **c)** las acciones ejecutadas con ocasión de la advertencia formulada por la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091369212 del 24 de noviembre de 2021 y **d)** las acciones implementadas en el proyecto a partir de lo acordado para el proyecto con ocasión de los impactos por el COVID-19.

5.1 Estado de la infraestructura del proyecto (Ejecución del plan de obras y operación del corredor vial)

Según lo reportado en Aniscopio¹⁰, que concuerda con la verificación en campo hecha por la Oficina de Control Interno en septiembre de 2023 y con lo reportado en los informes mensuales de Interventoría, a 15 de septiembre de 2023 el avance en la ejecución física del proyecto es del 11.22%, distribuido de la siguiente manera:

Tabla 5. Avance físico Unidades Funcionales.

UF	Sector	Inicio	Fin	Ejecutado (%)	Programado (%)	Δ (%)
1	Conectante C1-C2	20/08/2019	23/09/2022	2.74%	100.00%	-97.26%
2	Bucaramanga - Cuestaboba	20/08/2019	24/09/2021	23.27%	100.00%	-76.73%
3	Cuestaboba - Mutiscua	20/08/2019	24/09/2021	27.18%	100.00%	-72.82%
4	Mutiscua-Pamplona	20/08/2019	24/09/2021	23.07%	100.00%	-76.93%
TOTAL PROYECTO				11.22%	100.00%	-88.78%

Fuente: Avance unidades funcionales, disponible en Aniscopio, con corte a 15 de septiembre de 2023 e informes mensuales de interventoría.

Respecto a las fechas finales y porcentajes programados, se debe tener en cuenta que, como se ha indicado previamente, en el proyecto se adelantó un procedimiento administrativo sancionatorio que tuvo en cuenta los atrasos en obra y que dio lugar a que la ANI expidiera la Resolución No. 20217070020325 del 15 de diciembre de 2021, corregida por la Resolución No. 20217070020355 del 15 de diciembre de 2021, mediante la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario y se ordenó la caducidad del contrato de concesión No. 002 de 2016.

No obstante, con ocasión del laudo arbitral del caso 133822 del 28 de marzo de 2023, aclarado mediante acta No. 38 del 19 de abril de 2023, el plan de obras quedó sin efectos, lo que dio lugar a que la ANI mediante Resolución No. 20237070008955 del 25 de julio de 2023 revocara los actos administrativos a través de los cuales se declaró el incumplimiento grave del Concesionario y se ordenó la caducidad del contrato de concesión No. 002 de 2016.

En virtud del laudo arbitral del caso 133822, no habría un incumplimiento al plan de obras, pues este no se logró ejecutar ante la imposibilidad de obtener el consentimiento para el uso de las vías industriales del Municipio de Floridablanca requeridas para ejecutar la Unidad Funcional 1 o Conectante C1-C2.

A septiembre de 2023 no se tiene un plan de obras exigible al Concesionario y la imposibilidad de obtener el consentimiento para el uso de las vías industriales del Municipio de Floridablanca dio lugar a que en septiembre de 2023 el Panel de Amigable Composición del proyecto declarara un Evento Eximente

¹⁰ Enlace Aniscopio <https://aniscopio.ani.gov.co/>

Responsabilidad (EER). Los efectos del EER en la concesión han sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, para así establecer el proceder con la ejecución del proyecto.

El estado del plan de obras del proyecto ha dado lugar a la advertencia, por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos, identificada por la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091369212 del 24 de noviembre de 2021, lo que se detalla en la sección 5.3.

Por su parte, en esta sección se ilustra mediante registro fotográfico el estado actual de cada unidad funcional del proyecto, comentando aspectos asociados a avances en obra, gestión predial, gestión ambiental y de operación y mantenimiento, así:

5.1.1 Unidad Funcional 1: Conectante C1-C2

Se evidenció que el avance físico de la Unidad Funcional 1 es mínimo. La única obra representativa se ubica al inicio del corredor proyectado (K0+026), en la zona aledaña al intercambiador proyectado para conectar la vía actual Floridablanca – Bucaramanga con la Conectante C1-C2, y que consiste en un box coulvert de 76 m de longitud.

A septiembre de 2023 el acceso al predio donde se encuentra la obra es restringido ya que el proceso de negociación no ha prosperado. En términos generales, el avance en la adquisición predial de la Unidad Funcional 1 es del 20% y, según lo reportado en la auditoría, el Concesionario no ha demostrado avances en esta materia.¹¹

En este punto se debe tener en cuenta que con ocasión del otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 002 de 2016 se suspendió parcialmente la gestión y adquisición predial en el proyecto, así:

***“CLÁUSULA SEXTA:** Una vez suscrito el presente documento se procederá a la suspensión por parte del Concesionario de la Gestión Predial establecida en el Apéndice Técnico 7, únicamente respecto de los Predios y trámites que no presenten compromisos ya iniciados por parte del Concesionario previo a la suscripción del presente Otrosí, en las condiciones que se establezcan en la primera sesión del Comité Predial posterior a la suscripción del presente Otrosí.*

***PARÁGRAFO PRIMERO.** En casos especiales en los que se justifique o haga necesaria la ejecución de actividades que impliquen adelantar Gestión y/o adquisición Predial, la decisión de levantar dicha suspensión deberá ser sometida a aprobación de LAS PARTES ante el Comité Predial, en el cual se determinarán las obligaciones y gestiones prediales que se entenderán suspendidas con la suscripción del presente Otrosí.”*

No obstante, el otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 002 de 2016, estableció compromisos en materia predial por parte del Concesionario, se evidenció que desde la ANI y desde la Interventoría se han emitido alertas de incumplimientos al respecto,¹² ante lo cual el Concesionario ha establecido una posición negativa con ocasión del laudo del caso No. 133822 ya que, a su juicio:

¹¹ Ver capítulo 7.3 AVANCE Y ESTADO DE LA GESTIÓN PREDIAL del informe de interventoría correspondiente a julio de 2023, radicado ANI No. 20234090919572 del 15 de agosto de 2023. Se debe tener en cuenta que esta información puede tener diferencias con lo reportado para el proyecto en Aniscopio.

¹² Se evidenció, por ejemplo, alerta de la Interventoría a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234090865532 del 3 de agosto de 2023 y alertas de la Interventoría y de la ANI en acta de comité predial de julio de 2023 (Disponible en papeles de trabajo de la auditoría.)

“(…) es necesario que tanto la Interventoría como la Agencia, tengan en cuenta el estado actual del Contrato de Concesión que nos vincula, que recordando en determinación contenida en Laudo Arbitral del pasado 28 de marzo de 2023, ha resuelto la inviabilidad de la ejecución del Proyecto en cuestión, por lo cual, no se puede pretender, en este momento, dar cumplimiento al Orosí No. 4 de 2023, dejando de lado el contexto general en el cual nos encontramos, es decir, no pueden ser tomadas decisiones de fondo hasta tanto no se definan las actuaciones que se adelantan entre las partes a la fecha del presente comunicado, posición que ha sido reiterada en los comités prediales de los meses de junio y julio de 2023.”¹³

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que, como se ha mencionado, en septiembre de 2023 el Panel de Amigable Composición del proyecto declaró un Evento Eximente Responsabilidad (EER) en el proyecto con ocasión de la imposibilidad de obtener el consentimiento para el uso de las vías industriales del Municipio de Floridablanca y que los efectos del EER en la concesión (i.e plazo especial, suspensión de obligaciones del Concesionario, entre otras) han sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, para así establecer el proceder con la ejecución del proyecto.

Enseguida se muestra registro fotográfico de la Unidad Funcional 1 del proyecto:

Foto 1. Box coulvert K0+026.	Foto 2. Vía industrial No. 6.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 15 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 15 de septiembre de 2023.</p>
<p>Se evidenció estructura en concreto con descole en sacos de suelo cemento. El acceso al predio donde se ubica la obra es restringido. Es la intervención más representativa ejecutada en la UF1.</p>	<p>En términos generales las vías industriales requeridas para la construcción de la Conectante C1-C2 tienen una sección transversal angosta y pendientes longitudinales significativas.</p>

¹³ Comunicado Autovía S02017962 del 8 de agosto de 2023.

<p>Foto 3. Cercado predios UF1 – BUPA1077.</p>	<p>Foto 4. Predios requeridos UF1.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 15 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 15 de septiembre de 2023.</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de cercado parcial en algunos de los predios requeridos para la construcción de la Conectante C1-C2. Se evidenció que deficiencias en el cercado han sido alertadas por la Interventoría al Concesionario.</p>	<p>Panorámica del estado actual de áreas requeridas para la construcción de la Conectante C1-C2. Se estiman sobrecostos en la adquisición predial del proyecto.</p>



5.1.2 Unidad Funcional 2: Bucaramanga – Cuestaboba

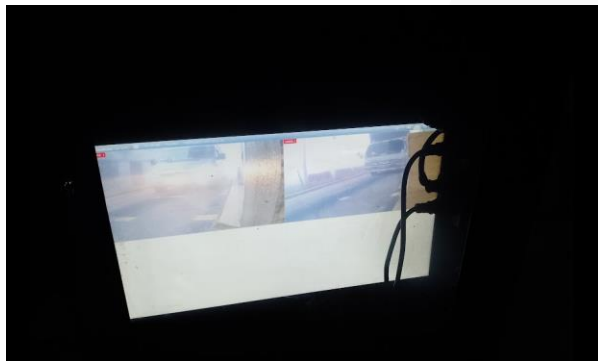

A partir del recorrido al proyecto realizado entre el 14 y 15 de septiembre de 2023 se evidenció en el corredor Bucaramanga – Cuestaboba i) disponibilidad y operación de un Centro de Control de Operaciones (CCO) provisional (PR8+300), ii) normal operación del peaje Picacho (PR47+840), iii) obras suspendidas asociadas a la adecuación del peaje Picacho, iv) frentes de obra inactivos y v) sitios inestables que requieren intervención prioritaria; lo que se ilustra con el siguiente registro fotográfico:

i. Centro de Control de Operaciones (CCO) provisional (PR8+300):

<p>Foto 5. CCO Provisional PR8+300.</p>	<p>Foto 6. CCO Provisional PR8+300.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de un Centro de Control de Operaciones provisional, con equipos para la atención de emergencias. En la auditoría, en conjunto con la Interventoría, se verificaron formatos de registro de atención a personas y a vehículos, sobre los que personal del Concesionario dio la explicación correspondiente.</p>	

ii. Peaje Picacho (PR47+840):

<p>Foto 7. Peaje Picacho PR47+840.</p>	<p>Foto 8. Peaje Picacho PR47+840.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Se evidenció una operación sin novedades en el peaje existente Picacho. Se evidenció desgaste en el pavimento y en la señalización horizontal, consecuencia del flujo de vehículos de carga pesada; no obstante, se considera que, en términos generales, la infraestructura y equipos no presentan novedades para la prestación del servicio; conclusión que concuerda con los reportes de la Interventoría.</p>	

<p>Foto 9. Controles recaudo peaje Picacho PR47+840.</p>	<p>Foto 10. Controles recaudo peaje Picacho PR47+840.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Se evidenció disponibilidad de los equipos de control de aforo y recaudo de la Interventoría, tales como cámaras y monitor propios (Foto 9), a los que se puede acceder remotamente. Asimismo, se adelantó en conjunto con el Concesionario y la Interventoría un ejercicio de consignación interna con el fin de verificar el funcionamiento de los sistemas con el que cuenta el peaje, obteniendo resultados sin novedades (Foto 10).</p>	

iii. **Obras suspendidas adecuación peaje Picacho (PR47+840):**

<p>Foto 11. Obras suspendidas remodelación peaje Picacho PR47+840.</p>	<p>Foto 12. Obras suspendidas remodelación peaje Picacho PR47+840.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Conforme a lo reportado en los informes mensuales de Interventoría, se evidenciaron pórticos en V en los costados derecho e izquierdo de la vía, los que hacen parte de las estructuras de las futuras casetas de peaje en el sector del Picacho. Las obras de adecuación del peaje Picacho están suspendidas desde enero de 2022.</p>	

iv. **Frentes de obra inactivos:**

<p>Foto 13. Sancionatorio ambiental PR23+070.</p>	<p>Foto 14. Sobrancho PR30+607.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>El acopio de material en el sector del PR23+070 ha dado lugar a que la Interventoría solicitara a la ANI la apertura de un proceso sancionatorio al Concesionario, dado que no se tiene la autorización correspondiente por parte de la Autoridad Ambiental. Esto a través del radicado ANI No. 20234090592332 del 30 de mayo de 2023; a septiembre de 2023 no se evidencia un proceso administrativo sancionatorio en curso al interior de la ANI.</p>	<p>Frente de obra inactivo desde octubre de 2021, según lo reportado por la Interventoría. Se evidenció que el Concesionario construyó obra de contención para el sobrancho en el PR30+607, donde se evidencia la ausencia de material de relleno y estructura de pavimento, entre otros aspectos.</p>

<p>Foto 15. Sitio inestable plan de obras PR34+700.</p>	<p>Foto 16. Tercer carril PR40+143.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Frente de obra inactivo desde junio de 2021, según lo reportado por la Interventoría. Se evidenció que el Concesionario avanzó principalmente en obras de estabilización, dejando pendiente la construcción de la estructura de pavimento con carpeta asfáltica y capas subyacentes. .</p>	<p>Frente de obra inactivo desde julio de 2021, según lo reportado por la Interventoría. Se evidenció que el Concesionario avanzó principalmente en obras de estabilización, dejando pendientes en la estructura de pavimento del tercer carril proyectado en el PR40+413.</p>

v. Sitios inestables que requieren intervención prioritaria:

Se evidenciaron inestabilidades a lo largo del corredor Bucaramanga – Cuestaboba que demandan intervenciones de fondo. La Interventoría adelanta seguimiento al estado de estos sitios¹⁴ y se evidenció que al interior del proyecto se viene adelantando una gestión orientada al traslado de recursos de subcuentas del patrimonio autónomo para atender sitios críticos que ponen en riesgo todo el corredor vial, es decir desde Bucaramanga hasta Pamplona, lo que se materializaría a través de un posible otrosí al contrato de concesión No. 002 de 2016.¹⁵

A continuación, se ilustran inestabilidades vigentes en la Unidad Funcional 2 que ponen en riesgo su operación y seguridad, resaltando la urgencia de atención del PR45+800 (Foto 18):

¹⁴ Se evidenció por ejemplo en el capítulo 7.5.3 del informe mensual correspondiente a julio de 2023. Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20234090919572 del 15 de agosto de 2023.

¹⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091064372 del 18 de septiembre de 2023.

Foto 17. Erosión PR37+862.	Foto 18. Erosión PR45+800.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Se evidenció erosión que pone en riesgo la estabilidad de la calzada en el tramo del PR37+862. Según lo informado por la Interventoría, al interior del proyecto se analizará la viabilidad de atender la inestabilidad con recursos del patrimonio autónomo.</p>	<p>Se evidenció erosión que pone en riesgo la estabilidad de la calzada en el tramo del PR45+800. Se considera que su intervención es urgente, dado que se localiza en la parte superior de una curva regresiva.</p>

Con base en el registro fotográfico presentado, se evidencia que el común denominador en los sitios inestables y en los frentes inactivos de obra es el incumplimiento a diferentes medidas del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA), tales como recuperación de áreas afectadas y señalización temporal, lo que es objeto de un proceso administrativo sancionatorio en curso contra el Concesionario y que tiene en cuentas las Unidades Funcionales 2, 3 y 4.¹⁶

5.1.3 Unidad Funcional 3: Cuestaboba – Mutiscua

A partir del recorrido al proyecto realizado entre el 14 y 15 de septiembre de 2023 se evidenció en el corredor Cuestaboba - Mutiscua i) ausencia en la operación de oficinas de atención al usuario y equipos de construcción (PR89+100), ii) intervenciones frente a inestabilidades tratadas en su momento por el Concesionario con alto porcentaje de avance y iii) urgencia de intervención en el PR92+900; lo que se ilustra con el siguiente registro fotográfico:

¹⁶ Ver comunicación con radicado ANI No. 20225000131193 del 28 de octubre de 2022.

i. Ausencia en la operación de oficinas de atención al usuario y equipos de construcción:

Foto 19. Oficina atención al usuario UF3 – PR89+100.	Foto 20. Maquinaria en desuso PR89+100.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>No se evidenció operación de la oficina de atención al usuario de la UF3. Los incumplimientos del Concesionario en materia de Programa de Atención al Usuario han dado lugar a que se analice la procedencia del inicio de un proceso sancionatorio, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20234090988272 del 1 de septiembre de 2023.</p>	<p>Se evidenciaron equipos de construcción inactivos en el lote ubicado en el PR89+100. En esta propiedad únicamente se cuenta con un guardia de seguridad.</p>

ii. Ejemplos de intervenciones frente a inestabilidades tratadas con alto porcentaje de avance:

Foto 21. Sitio inestable plan de obras PR91+116.	Foto 22. Sitio inestable PR 92+190.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Frente de obra inactivo desde enero de 2021, según lo reportado por la Interventoría. Se evidenció que el Concesionario avanzó principalmente en obras de estabilización, incluyendo obras de drenaje. Registra un avance físico del 99.27%.</p>	<p>Se evidenció que la inestabilidad en el PR92+190 se intervino en el costado derecho con estabilización del talud y en el costado izquierdo con la construcción de un muro.</p>

iii. Urgencia de intervención en el PR92+900:

Foto 23. Sitio inestable plan de obras PR92+900.	Foto 24. Sitio inestable plan de obras PR92+900.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
<p>Según lo reportado por la Interventoría, las obras de estabilización incluyeron intervenciones de box couvert y de conformación de material de relleno.</p> <p>En el recorrido se evidenciaron ondulaciones en el pavimento y material particulado, lo cual ha sido motivo de alertas de la Interventoría y de la Policía de Carreteras, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20234090842792 del 28 de julio de 2023.</p> <p>Se evidenció que las condiciones del PR92+900 fueron la causa de bloqueos por parte de la comunidad en agosto de 2023, lo que dio lugar a que el Concesionario realizara trabajo de nivelación de la calzada.¹⁷ Con base en el diagnóstico realizado en campo con la Interventoría se concluye que las medidas implementadas en el PR92+900 no han sido efectivas.</p>	

¹⁷ Ver informe de Interventoría correspondiente a agosto de 2023, disponible para consulta con el radicado ANI No. 20234091058042 del 15 de septiembre de 2023.

5.1.4 Unidad Funcional 4: Mutiscua – Pamplona

A partir del recorrido al proyecto realizado entre el 14 y 15 de septiembre de 2023 se evidenció en el corredor Mutiscua – Pamplona cuenta principalmente con i) obras suspendidas y ii) sitios con inestabilidad que requieren intervención para evitar riesgos en la operación y seguridad vial; lo que se ilustra con el siguiente registro fotográfico:

i. Ejemplos de frentes de obra inactivos:

Foto 25. Sitio inestable plan de obras PR118+425.	Foto 26. Puente peatonal PR121+600.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
Según lo reportado por la Interventoría, el tratamiento de la inestabilidad en el PR118+425 no ha tenido avances desde septiembre de 2020. Se evidenció pérdida de geomanto instalado.	Según lo reportado por la Interventoría, la construcción del puente peatonal está suspendida desde enero de 2022. Su terminación interferiría con área de la Universidad de Pamplona.

ii. Sitios inestables que requieren intervención prioritaria:

Foto 27. Sitio inestable PR100+140.	Foto 28. Sitio inestable PR100+140
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.</p>
En proximidades al PR100+140 se evidenció desconfinamiento de banca y a, partir de un diagnóstico visual, inestabilidad en el talud inferior que ha dado lugar a desplazamiento del muro de contención. El tramo no cuenta con carpeta asfáltica y el perfil longitudinal presenta ondulaciones debido al hundimiento de la vía.	

Foto 29. Sitio inestable PR105+500.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.

Foto 30. Sitio inestable PR105+500.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 14 de septiembre de 2023.

Entre el PR104+600 y el PR105+500 se proyecta la construcción de un tercer carril. En el recorrido de auditoría se evidenció tratamiento ante la erosión en el talud inferior de la vía, que ha ocasionado pérdida de soporte en la calzada y riesgo de pérdida de banca. Con ocasión del riesgo se ha implementado señalización temporal para evitar paso del tráfico en la zona afectada. Al interior del proyecto se adelantan negociaciones para atender la inestabilidad con recursos del patrimonio autónomo.

Se considera que la inestabilidad del PR105+500 (Fotos 29 y 30) es la más crítica en el corredor Bucaramanga-Pamplona, representa un riesgo latente de pérdida de banca que puede perjudicar la operación y seguridad de la vía. Como se informó previamente, se evidenció que al interior del proyecto se viene adelantando una gestión orientada al traslado de recursos de subcuentas del patrimonio autónomo para atender sitios críticos que ponen en riesgo todo el corredor vial, es decir desde Bucaramanga hasta Pamplona, lo que se materializaría a través de un posible otosí al contrato de concesión No. 002 de 2016.¹⁸ Se evidenció que el tratamiento del PR105+500 es una urgencia reconocida por la ANI, la Interventoría y el Concesionario, por lo que se adelanta la gestión para su intervención.

5.1.5 Conclusiones sobre el estado de la infraestructura del proyecto (Ejecución del plan de obras)

A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico del proyecto es del 11.22%; sin embargo, a septiembre de 2023 no se tiene un plan de obras exigible al Concesionario con ocasión del laudo arbitral del caso 133822; su futuro está condicionado a que se logre el consentimiento para el uso de las vías industriales del Municipio de Floridablanca para la construcción de la Unidad Funcional 1, situación enmarcada en un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) reconocido por el Panel de Amigable Composición del proyecto en septiembre de 2023 y cuya decisión ha requerido aclaraciones debido a los efectos que dicho EER puede traer en la concesión.
2. Con base en el recorrido adelantado por la Oficina de Control Interno al proyecto los días 14 y 15 de septiembre de 2023, se evidenció que la ejecución física del proyecto está paralizada, lo que ha

¹⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091064372 del 18 de septiembre de 2023.

traído consigo alertas de incumplimientos en materia predial, ambiental, social y de operación y mantenimiento.

3. No se evidenciaron novedades respecto a los controles en la operación del Centro de Control de Operaciones provisional del Concesionario ni del peaje Picacho.
4. El corredor Bucaramanga – Pamplona presenta sitios de inestabilidad crítica que demandan atención prioritaria. Se considera prioritario atender las inestabilidades localizadas en los PR45+800 (UF2), PR92+900 (UF3) y PR105+500 (UF4), siendo la inestabilidad del PR105+500 (UF4) la de mayor urgencia.
5. Se evidenció que al interior del proyecto se viene adelantando una gestión orientada al traslado de recursos de subcuentas del patrimonio autónomo para atender sitios críticos que ponen en riesgo todo el corredor vial, lo que se materializaría a través de un posible otrosí al contrato de concesión No. 002 de 2016.

5.2 Riesgos del contrato de concesión No. 002 de 2016

Según el capítulo XIII (Ecuación contractual y asignación de riesgos) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016 y el último informe de análisis de riesgos presentado por la ANI y aprobado por el Ministerio de Transporte, de 2021,¹⁹ se tienen riesgos asignados al Concesionario, a la ANI, así como riesgos compartidos entre estas dos partes.

En línea con el objetivo específico No. 1.2.2, en la presente sección se exponen riesgos contractuales públicos y compartidos con probabilidad de ocurrencia alta, según lo reportado por la Interventoría en su informe mensual correspondiente a julio de 2023²⁰.

5.2.1 Área predial: Sobrecostos por adquisición (Incluyendo expropiación y compensaciones socioeconómicas)

Los sobrecostos por adquisición predial se han identificado como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a julio de 2023²⁰ tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-alto**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se deben a que “(...) los montos a cargo de la ANI serían de \$5.417’302.284. Es importante mencionar que el valor fondeado en el fondo de contingencias de acuerdo al plan de aportes aprobado, corresponde a \$ 33.979’000.000 en pesos constantes de diciembre de 2013, por lo cual se puede concluir que los recursos del Fondo de Contingencias permiten, cubrir el sobrecosto predial asignado a la ANI.”

En ese orden de ideas, la alerta se genera debido a que se prevé que los recursos estimados para la adquisición predial, en la estructuración del proyecto, van a ser insuficientes, lo que daría lugar a que la ANI tenga que intervenir para mitigar el riesgo a su cargo, en primer lugar, con los recursos disponibles en el

¹⁹ La matriz de riesgos resultante de la estructuración del proyecto se puede consultar en el enlace de SECOP: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-4419588> y el concepto del Ministerio de Transporte ante el análisis de riesgos de la ANI con relación al contrato No. 002 de 2016 se puede consultar con el radicado ANI No. 20214090263732 del 9 de marzo de 2021.

²⁰ Según capítulo de riesgos del informe de interventoría correspondiente a julio de 2023. Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20234090919572 del 15 de agosto de 2023.

fondo de contingencias de las Entidades Estatales para el proyecto Bucaramanga – Pamplona. Lo anterior acorde a lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Con base en el plan de aportes a dicho fondo, se previeron \$33.979 millones constantes de diciembre de 2013, en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos del área predial.²¹ Asimismo, se evidenció que a agosto de 2023 se cuenta con un saldo cercano a los \$57.000 millones para mitigar sobrecostos prediales asignados al Estado. En línea con lo reportado por la Interventoría, la ANI contaría con la capacidad para asumir el riesgo a su cargo.

En la auditoría se evidenciaron controles, tanto de la Interventoría como del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto a los recursos disponibles en la subcuenta predial. Con base en estos controles y con los análisis realizados al interior del proyecto respecto a los sobrecostos en materia predial, se considera que el riesgo se tiene bajo control.

5.2.2 Área ambiental: Sobrecostos por compensaciones socioambientales

Los sobrecostos por compensaciones ambientales han sido identificados como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a julio de 2023²⁰ tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-alto**.

Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se deben a que *“(…) se estima que el valor de los costos de compensación llegaría al 472,9% del valor en la subcuenta, la interventoría realiza el ejercicio de distribución del sobrecosto estimando que a la ANI le correspondería asumir un valor de \$8.942’485.204 pesos constantes del mes de referencia (...) el valor del plan de aportes actual es inferior a los montos a cargo de la ANI estimados, se muestra a continuación el plan de aportes en los que se observa que para el riesgo de sobrecostos para pago de compensaciones ambientales se tienen solo 750 millones pesos constantes del mes de referencia”*.

Al igual que para el área predial, la alerta se genera debido a que se prevé que los recursos estimados para compensaciones ambientales, en la estructuración del proyecto, van a ser insuficientes, lo que daría lugar a que la ANI intervenga para mitigar el riesgo a su cargo, en primer lugar, con los recursos disponibles en el fondo de contingencias de las Entidades Estatales para el proyecto Bucaramanga – Pamplona. Lo anterior acorde a lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Con base en el plan de aportes a dicho fondo para este proyecto, se previeron \$750 millones constantes de diciembre de 2013 en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos de las áreas social y ambiental.²² A agosto de 2023 se cuenta con un saldo cercano a los \$1.246 millones para mitigar sobrecostos socioambientales asignados al Estado; es decir que la ANI no tendría la capacidad para asumir la totalidad de los sobrecostos por compensaciones ambientales a su cargo con los recursos del fondo de contingencias.

Según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto en la auditoría, se estima que el proyecto demande recursos adicionales para dar cumplimiento a compensaciones ambientales a partir de septiembre de 2024:

“(…) desde el G.I.T. Ambiental, a la fecha, se tiene estimado que las compensaciones ambientales van a desbordar los montos asignados a la subcuenta respectiva impactando la

²¹ Radicado ANI No. 20154090614352 del 24 de septiembre de 2015.

²² Radicado ANI No. 20154090614352 del 24 de septiembre de 2015.

franja de riesgo compartido a partir de septiembre de 2024, sin embargo, a la fecha el porcentaje de ejecución de la subcuenta está alrededor del 44%.”²³

Asimismo, durante la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportó que se viene adelantando la gestión necesaria para actualizar el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto y así asegurar que la ANI cuente con los recursos para asumir los sobrecostos a su cargo:

“Es importante mencionar que nos encontramos realizando las gestiones pertinentes para la actualización del plan de aportes, respecto a las necesidades mencionadas, para contar con los recursos en los tiempos según los riesgos en zona valorables antes mencionados.”²³

5.2.3 Área de redes: Sobrecostos por interferencia de redes

Los sobrecostos por interferencia de redes han sido identificados como un riesgo compartido entre el público y el privado, que, según Interventoría, a julio de 2023²⁰ tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**.

Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se debe a que *“(…) se estima que la ANI asumiría un valor de \$702’603.864 del total del costo de traslado de redes. Aunque el valor definido en el plan de aportes actual es de los 53 millones pesos constantes, no se considera que los costos a cargo de la ANI tengan un impacto relevante que no pueda ajustarse a un nuevo plan de aportes que pueda ser tramitado.”*

Al igual que para las áreas predial y ambiental, la alerta se genera debido a que se prevé que los recursos estimados para el manejo de redes en la estructuración del proyecto van a ser insuficientes, lo que daría lugar a que la ANI tenga que intervenir para mitigar el riesgo a su cargo, en primer lugar, con los recursos disponibles en el fondo de contingencias de las Entidades Estatales para el proyecto Bucaramanga – Pamplona. Lo anterior acorde a lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Con base en el plan de aportes a dicho fondo, se previeron \$53 millones constantes de diciembre de 2013, en lo que se refiere a contingencias asociadas al manejo y/o traslado de redes. Asimismo, se evidenció que a agosto de 2023 se cuenta con un saldo cercano a los \$85 millones para mitigar sobrecostos de redes asignados al Estado.

En línea con lo anterior el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportó en la auditoría que *“(…) Los riesgos de Redes (…) requieren actualización del plan de aportes debido a que los presupuestos estimados según el informe de interventoría de julio de 2023 son superiores a los saldos de las respectivas subcuentas, así como también a los recursos disponibles en el fondo de contingencias para cubrir el riesgo a cargo de la ANI, es importante mencionar que, debido a la parálisis de las obras, no se viene avanzando en trabajos de traslado de redes (…)”²³*

Como se mencionó previamente, durante la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportó que se viene adelantando la gestión necesaria para actualizar el plan de aportes al fondo

²³ Respuesta a cuestionario de auditoría recibido del Equipo de Coordinación y Seguimiento mediante correo electrónico del 6 de septiembre de 2023.

de contingencias del proyecto y así asegurar que la ANI cuente con los recursos para asumir los sobrecostos a su cargo:

“Es importante mencionar que nos encontramos realizando las gestiones pertinentes para la actualización del plan de aportes, respecto a las necesidades mencionadas, para contar con los recursos en los tiempos según los riesgos en zona valorables antes mencionados.”²³

5.2.4 Menores ingresos por disminución del recaudo (Área comercial) y Compensaciones por Modificación en Tarifas y/o Nuevas Tarifas Diferenciales (Área regulatoria)

Los menores ingresos por disminución del recaudo han sido identificados como un riesgo asignado al **público**, que, según Interventoría, a julio de 2023²⁰ tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto alto**, fundamentadas en el no incremento de las tarifas del peaje existente Picacho, la no puesta en operación de los dos peajes nuevos (Villa Joseia y Mutiscua) y el impacto del Covid-19 en el proyecto.

Con fundamento en estas variables la Interventoría ha identificado un diferencial del recaudo para el año No. 8 de la concesión (Dr8), que se cumplirá en julio de 2024, equivalente a \$-215.377.936.763. Se resalta la precisión que la Interventoría hace respecto a este diferencial de recaudo, que concuerda con lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto en las entrevistas de auditoría:

“Es importante aclarar que el pago de esta diferencia (DR8) está ligado con el índice de cumplimiento, por lo cual un índice de cumplimiento bajo es directamente proporcional a un DR8 bajo o nulo acorde con la fórmula definida en el numeral 4.6 de la parte especial del contrato de Concesión.”²⁴

En este punto se debe tener en cuenta que el índice de cumplimiento está relacionado con indicadores que se calculan para unidades funcionales terminadas; lo que no se presenta en el proyecto.

De otra parte, se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto se realiza seguimiento a los impactos en el recaudo con ocasión del Decreto 0050 del 15 de enero de 2023²⁵. A julio de 2023 la Interventoría reporta que el menor recaudo por la implementación del Decreto asciende a aproximadamente \$1.020 millones.²⁶

Según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto *“(…) Respecto al Riesgo Tarifario se encuentra materializado debido al decreto 050 de 2023, pero a la fecha no se ha recibido Acta de cobro sobre el particular, en lo referente a la solicitud del valor”²³*

Respecto a los recursos de la ANI para mitigar el riesgo comercial, se informa que el plan de aportes contempla \$76.803 millones constantes de diciembre de 2013. A agosto de 2023 se cuenta con un saldo de aproximadamente \$9.626 millones para mitigar el riesgo comercial.

²⁴ Sección 8.1.8.1.1 del informe de interventoría correspondiente a julio de 2023. Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20234090919572 del 15 de agosto de 2023.

²⁵ *“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”.*

²⁶ Sección 7.8.11 del informe de interventoría correspondiente a julio de 2023. Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20234090919572 del 15 de agosto de 2023.

Por otro lado, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportó que “El gobierno Nacional expidió la Ley 278 de 2023 “POR LA CUAL SE ADICIONA Y EFECTÚAN UNAS MODIFICACIONES AL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN DE LA VIGENCIA FISCAL DE 2023” la cual adiciono en el Presupuesto de Servicio de la deuda de la Agencia, \$500.000.000.000 con el fin de atender los efectos generados por el Decreto 050 en los proyectos de Asociación Público-Privada.”

Los menores ingresos por disminución del recaudo tienen relación directa con el riesgo asignado al **público** y denominado “Compensaciones por modificación en tarifas y/o nuevas tarifas diferenciales”, que, según Interventoría, a julio de 2023²⁰ tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio alto**, fundamentadas en la emisión del Decreto 050 de 2023, citado líneas arriba.

Finalmente, como se mencionó previamente, durante la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportó que se viene adelantando la gestión necesaria para actualizar el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto y así asegurar que la ANI cuente con los recursos para asumir los riesgos a su cargo:

“Es importante mencionar que nos encontramos realizando las gestiones pertinentes para la actualización del plan de aportes, respecto a las necesidades mencionadas, para contar con los recursos en los tiempos según los riesgos en zona valorables antes mencionados.”²³

5.2.5 Área regulatoria: Cambio de normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)

Con base en el literal (q) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, este riesgo corresponde a la materialización de costos por la implementación de nuevas tecnologías para recaudo electrónico de peajes que determine la Autoridad Estatal²⁷, se encuentra asignado al **público** y según la Interventoría, a julio de 2023²⁰ tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto bajo**, fundamentadas en que no se ha implementado el servicio de recaudo electrónico vehicular en el corredor Bucaramanga – Pamplona, específicamente en la estación de peaje existente (Picacho), requerido por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, modificada a través de la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021.

Con base en el informe de la Interventoría correspondiente a julio de 2023 el riesgo se ha materializado, pero la parálisis en la ejecución de las obras del proyecto no permite cuantificar su impacto:

“8.1.12.1.3 Contexto particular del riesgo

El ministerio de transporte emitió resolución número 20213040035125 del 11 de agosto de 2021 por la cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV).

A la fecha no se avanza en las obras de ampliación y mejora del peaje Picacho, el Concesionario por consiguiente no avanzó en la implementación de la tecnología de recaudo electrónico solicitada por el Ministerio de Transporte con fecha límite actual del 30 de octubre de 2022.

8.1.12.1.4 Justificación de probabilidad e impacto del Riesgo

²⁷ Según la sección 1.17 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016: “Es cualquier autoridad de la República de Colombia distinta de la ANI, incluyendo pero sin limitarse al Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (...)”

Justificación de probabilidad

La probabilidad se considera Alta ya que se entiende como un riesgo materializado.

Justificación de impacto

El impacto se mantiene en nivel bajo debido a que no se avanza en las obras del proyecto y por consiguiente en las obras de ampliación y mejora del peaje Picacho, por esta razón no se cuenta con información del impacto de este riesgo aún.”

En la auditoría se evidenció que, con ocasión de los lineamientos del Ministerio de Transporte y de requerimientos de la Superintendencia de Transporte en esta materia, desde la ANI y desde la Interventoría se han enviado comunicaciones al Concesionario asociadas a la implementación del servicio de recaudo electrónico vehicular, sin obtener los resultados esperados.²⁸

Se evidenció que a través del oficio S02017948 del 2 de agosto de 2023,²⁹ el Concesionario informó a la Superintendencia de Transporte la imposibilidad, a su juicio, de implementar el servicio de recaudo electrónico vehicular en el peaje Picacho, con ocasión de la parálisis del proyecto.

El 14 de septiembre de 2023 la Oficina de Control Interno inspeccionó el peaje Picacho, evidenciando que no se ha implementado el servicio de recaudo electrónico vehicular.

5.2.6 Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto

A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial, compensaciones socioambientales y en el traslado y/o manejo de redes, que pueden llegar a requerir recursos públicos.
2. Con relación a los posibles sobrecostos en materia predial que pueden llegar a requerir recursos públicos, la ANI contaría con la capacidad de asumir el riesgo a su cargo con los recursos en el Fondo de Contingencias del Proyecto.
3. Respecto a los posibles sobrecostos por compensaciones socioambientales y por interferencia de redes, la ANI no cuenta con recursos suficientes en el Fondo de Contingencias del Proyecto para mitigar los sobrecostos a su cargo, lo que da lugar a una actualización del Fondo; situación conocida por la Interventoría y por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.
4. Con base en los análisis de la Interventoría se tienen alertas de menores ingresos por disminución del recaudo y de compensaciones por modificación en tarifas, principalmente por los impactos en el proyecto con ocasión del Decreto 0050 del 15 de enero 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”*.

²⁸Ejemplos de comunicaciones: Radicados ANI No. 20235000276421 del 04-08-2023, 20234090870372 del 03-08-2023, 20235000110101 del 04-04-2023, 20235000029871 del 01-02-2023, 20225000311381 del 03-10-2022, 20225000388011 del 30-11-2022 y 20224090775692 del 14-07-2022.

²⁹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

5. Con base en los análisis de la Interventoría se ha materializado el cambio de normatividad que da lugar a la implementación de tecnología de recaudo electrónico de peajes, con ocasión de la Resolución No. 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, modificada a través de la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021, del Ministerio de Transporte, dado que “(...) no se avanza en las obras del proyecto y por consiguiente en las obras de ampliación y mejora del peaje Picacho”; sin embargo, los recursos públicos requeridos para la implementación de una tecnología de recaudo de peajes no han sido cuantificados.
6. En términos generales, se considera que en el proyecto se realiza seguimiento y control a los riesgos contractuales que de materializarse requerirán la ejecución de recursos públicos, lo que dependerá de la reactivación del proyecto. En caso de que esto suceda se requerirá: i) recursos adicionales en el Fondo de Contingencias del Proyecto, lo que demanda gestión interinstitucional con el Ministerio de Transporte y con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y ii) recursos para mitigar los impactos de la implementación de recaudo electrónico de peajes.

5.3 Advertencia de la Contraloría General de la República de noviembre de 2021

En el marco del objetivo 1.2.3, en esta sección se analizan las acciones ejecutadas en el proyecto para superar las situaciones que dieron lugar a la advertencia, por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos, identificada por la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091369212 del 24 de noviembre de 2021.

A través de la comunicación citada el Ente de Control emitió pronunciamiento de advertencia a la ANI con fundamento en las siguientes situaciones:

- *Incumplimiento del Plan de Obras que propuso el Concesionario AUTOVIA BUCARAMANGA-PAMPLONA, aprobado por el Interventor INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERIA SAS y por la ANI,*
- *Demora en entrega de las obras de las Unidades Funcionales 2, 3 y 4, que da lugar a atrasos en otros hitos de obra en la Unidad Funcional 1 de la vía concesionada BUCARAMANGA-PAMPLONA, que no podrán ser entregadas dentro del plazo previsto (septiembre de 2022).*
- *El Concesionario AUTOVIA BUCARAMANGA- PAMPLONA no ha cumplido con su obligación contractual de obtener un contrato de crédito que le permita contar con los recursos requeridos para la construcción y terminación de la totalidad de las obras objeto del contrato de concesión.”*

Las acciones ejecutadas en el proyecto para superar las situaciones advertidas se presentan enseguida:

5.3.1 Acciones frente al estado del plan de obras y en la entrega de las Unidades Funcionales

Se evidenció que en el proyecto se adelantó un procedimiento administrativo sancionatorio, que dio lugar a que la ANI expidiera la Resolución No. 20217070020325 del 15 de diciembre de 2021, corregida por la Resolución No. 20217070020355 del 15 de diciembre de 2021, mediante la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario y se ordenó la caducidad del contrato de concesión No. 002 de 2016.

No obstante, en el marco del Tribunal de Arbitramento originado por la demanda con radicado 133822 de diciembre de 2021, se ordenó la suspensión del procedimiento administrativo sancionatorio, “(...) hasta tanto se profiera el laudo que defina el presente proceso arbitral y el mismo quede en firme.”, lo que dio a que desde la ANI se emitiera el Auto No. 20227070000126 del 17 de enero de 2022, mediante el cual se suspendió la actuación administrativa.

El caso 133822 tuvo su laudo el 28 de marzo de 2023, aclarado mediante acta No. 38 del 19 de abril de 2023, donde se resolvió, entre otros aspectos:

“Undécimo. Declarar que la imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 o Conectante C1-C2: (i) Afecta en forma sustancial y adversa la posibilidad de obtener financiación para ejecutar la totalidad del Proyecto; (ii) Afecta en forma sustancial y adversa la posibilidad de continuar ejecutando las restantes Unidades Funcionales 2, 3 y 4; y (iii) Hace que pierda vigencia el actual Plan de Obras del Proyecto y que el mismo consecuentemente deje de ser exigible al Concesionario.”

Con fundamento en el laudo arbitral, la ANI mediante Resolución No. 20237070008955 del 25 de julio de 2023, i) revocó las Resoluciones mediante las cuales se estableció el incumplimiento grave del Concesionario y se ordenó la caducidad del contrato de concesión No. 002 de 2016 y ii) declaró la terminación del procedimiento administrativo sancionatorio asociado.

En virtud del laudo arbitral no habría un incumplimiento al plan de obras, pues este no se logró ejecutar ante la imposibilidad de obtener el consentimiento para el uso de las vías industriales del Municipio de Floridablanca que permitiera ejecutar la Unidad Funcional 1 o Conectante C1-C2. A septiembre de 2023 no se tiene un plan de obras exigible al Concesionario.

Con base en este panorama, la Vicepresidencia Ejecutiva mediante comunicación con radicado ANI No. 20235000319411 del 7 de septiembre de 2023 informó a la Contraloría General de la República las alternativas de continuidad al proyecto, de la que se resalta la suscripción de un convenio con la Alcaldía del Municipio de Floridablanca, así:

“Suscripción del Convenio con la Alcaldía del Municipio de Floridablanca Como primera alternativa, y teniendo en cuenta que el Laudo fundamentó su decisión en la imposibilidad de obtener el acuerdo con el Municipio de Floridablanca para el uso de las vías industriales, de acuerdo con lo que se ha revisado previamente en mesas de trabajo se considera importante buscar alternativas que viabilicen la suscripción del acuerdo entre el Concesionario y el Municipio de Floridablanca.

Sobre este asunto, es importante destacar que, si bien la responsabilidad y la parte que suscribiría el acuerdo con el Municipio es el Concesionario, no hay que perder de vista que la Alcaldía no ha suscrito el Acuerdo con este último, entre otras razones, por la falta de garantía de recuperación de las vías una vez se terminen las Intervenciones.

Por lo anterior, se considera que, para lograr la continuidad del Proyecto, la ANI puede generar espacios de concertación que procuren por generar un respaldo al Concesionario para así generar confianza con el Municipio y suscribir el Convenio, lo que automáticamente desactivaría la situación que en el Laudo se reconoció como la principal causa para que el Concesionario no hubiese podido cumplir con sus obligaciones.”

Durante la auditoría se evidenció que se viene adelantando la gestión correspondiente para lograr el convenio con la Alcaldía del Municipio de Floridablanca, lo que también se informó a la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20235000319411 del 7 de septiembre de 2023, así:

“(…) desde la Agencia Nacional de Infraestructura se han realizado mesas de trabajo con el Concesionario e Interventoría, donde se ha adelantado actividades de revisión y actualización Informe diagnóstico de Vías Industriales, Acta de Concertación Vías Industriales, Plan de Inicio Vías Industriales, de las cuales se adjuntan las actas de reunión que se listan a continuación:

Fecha
26 de mayo de 2023
09 de junio de 2023
14 de junio de 2023
12 de julio de 2023
23 de agosto de 2023

De acuerdo con los compromisos adquiridos el pasado 23 de agosto de 2023 en reunión con a la Alcaldía de Floridablanca, quien realizó algunas solicitudes y observaciones al documento denominado Plan de Inicio Vías Industriales, mediante comunicado No. 20235000309911 del 31 de agosto de 2023, se remitió dicho documento ajustado.”

En ese sentido, se puede concluir que una vez se logre la concertación de las vías industriales para la construcción de la Unidad Funcional 1 con el Municipio de Floridablanca habrá certeza de un plan de obras exigible al Concesionario.

Por otro lado, se evidenció que en junio de 2023 se activó el Panel de Amigable Componedor del proyecto, por solicitud del Concesionario, para que, entre otros aspectos, se reconociera un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) por la imposibilidad de obtener el consentimiento del Municipio de Floridablanca para el uso de las vías industriales.³⁰

El 4 de septiembre de 2023 decidió el Panel de Amigable Composición, concluyendo que “(...) la no concertación con las autoridades municipales de Floridablanca cumple con las condiciones para declarar que se trata de un EER a la luz de lo acordado por las partes en los numerales 1.62 y 14.2 de la Parte General del Contrato.”³¹

La decisión del Panel de Amigable Composición ha sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, debido a los efectos que este Evento Eximente de Responsabilidad puede tener en el proyecto, tales como suspensión de obligaciones contractuales a cargo del Concesionario, renovación de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2106 y periodo especial que cubre el Evento Eximente de Responsabilidad, entre otros aspectos.³²

Asimismo, se evidenció que el Concesionario ha interpuesto una demanda arbitral contra la ANI, con base en lo resuelto por parte del amigable componedor, radicada el 25 de septiembre de 2023, cuyas pretensiones se orientan a que se declare que se configuró la causal de terminación anticipada del contrato de concesión No. 002 de 2016.³³

³⁰ Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20235000226361 del 28 de junio de 2023.

³¹ La decisión del amigable componedor se puede consultar en los papeles de trabajo de la auditoría.

³² Ver solicitud de aclaraciones y complementación a la decisión de 4 de septiembre de 2023 hecha por la ANI al Panel de Amigable Composición a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234090329101 del 13 de septiembre de 2023.

³³ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000351241 del 28 de septiembre de 2023.

5.3.2 Acciones frente a la ausencia de contrato de crédito

Según la sección 3.8 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, el cierre financiero del proyecto se puede acreditar mediante préstamos bancarios, emisiones en el mercado de capitales y/o recursos de deuda de fondos de capital privado. Respecto a los préstamos bancarios, estos se pueden acreditar a través de “(...) el contrato de crédito suscrito y/o b) una certificación emitida por el Prestamista”.

Se evidenció que la ANI en 2018, a través del oficio con radicado No. 20183050033051 del 6 de febrero de 2018, manifestó la conformidad de los documentos aportados por el Concesionario que acreditaban su cierre financiero, que, para el presente caso, fue una certificación emitida por un posible Prestamista. La acreditación del cierre financiero era una de las condiciones precedentes para iniciar la fase de construcción según lo establecido en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Lo anterior concuerda con lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20235000319411 del 7 de septiembre de 2023:

“(...) las obligaciones contenidas en el numeral 3.8 de la parte general del contrato de concesión No.002 de 2016 y 3.8 (a) de la parte especial; fueron cumplidas por el concesionario, como se puede evidenciar en la comunicación ANI No. 20183050033051 del 06 de febrero de 2018 en la cual se da aprobación por parte de la ANI al cierre financiero presentado por el concesionario.”

No obstante, a septiembre de 2023, el proyecto continúa sin la materialización del cierre financiero, es decir sin la obtención de recursos de deuda ni la suscripción de un contrato de crédito. Según el laudo del caso No. 133822 del 28 de marzo de 2023 “(...) la imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 o Conectante C1-C2: (i) Afecta en forma sustancial y adversa la posibilidad de obtener financiación para ejecutar la totalidad del Proyecto.”

En línea con el laudo del caso No. 133822 y según lo evidenciado en la auditoría, se considera que la obtención del contrato de crédito estaría condicionada a la concertación del uso de vías industriales con el municipio de Floridablanca para la construcción de la Conectante C1-C2, para lo cual se viene adelantando la gestión correspondiente. Esta conclusión se encuentra en línea con lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20235000319411 del 7 de septiembre de 2023:

“(...) la Agencia junto con el Concesionario e Interventoría han iniciado mesas de trabajo de revisión de documentación con el fin de gestionar la obtención del Acta de Concertación de Vías Industriales con el municipio de Floridablanca y así coadyuvar a que el concesionario obtenga la financiación para la ejecución del proyecto.”

5.3.3 Conclusiones frente al estado actual de las situaciones que originaron la advertencia por parte de la Contraloría General de la República en noviembre de 2021

A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. En noviembre de 2021 la Contraloría General de la República formuló una advertencia por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos con ocasión del estado de ejecución del plan de obras y la financiación requerida para construir y finalizar las obras objeto del contrato de concesión No. 002 de 2016.
2. Se evidenció que los incumplimientos asociados a la ejecución del plan de obras hicieron parte de los argumentos para que la ANI expidiera la Resolución No. 20217070020325 del 15 de diciembre de 2021, corregida por la Resolución No. 20217070020355 del 15 de diciembre de 2021, mediante

la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario y se ordenó la caducidad del contrato de concesión No. 002 de 2016. No obstante, estas Resoluciones fueron revocadas con fundamento en el laudo arbitral del caso 133822, a través del cual se estableció que la imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 daba lugar a que el plan de obras del proyecto perdiera vigencia.

3. La imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 del proyecto se fundamenta en la falta de concertación con el Municipio de Floridablanca para el uso de vías industriales requeridas para su construcción; por lo tanto, la ANI ha liderado espacios con el Concesionario, la Interventoría y la Alcaldía de Floridablanca para superar esta problemática. Se considera que una vez se logre un convenio con la Alcaldía de Floridablanca habrá certeza de un plan de obras exigible al Concesionario.
4. La falta de concertación con la Alcaldía de Floridablanca “(...) *cumple con las condiciones para declarar que se trata de un EER a la luz de lo acordado por las partes en los numerales 1.62 y 14.2 de la Parte General del Contrato.*”, según decisión del Panel de Amigable Componedor del proyecto del 4 de septiembre de 2023.
5. La decisión del Panel de Amigable Componedor del 4 de septiembre de 2023 ha sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, debido a los efectos que este Evento Eximente de Responsabilidad puede tener en el proyecto, tales como suspensión de obligaciones contractuales a cargo del Concesionario, renovación de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2106 y periodo especial que cubre el Evento Eximente de Responsabilidad, entre otros aspectos; por lo tanto, una vez haya claridad respecto a la decisión del Panel de Amigable Componedor se recomienda analizar la viabilidad de que los efectos de dicha decisión en el proyecto se establezcan de manera expresa y por escrito en un documento contractual concertado entre el Concesionario y la ANI.
6. Se evidenció que el Concesionario ha interpuesto una demanda arbitral contra la ANI, con base en lo resuelto por parte del amigable componedor, radicada el 25 de septiembre de 2023, cuyas pretensiones se orientan a que se declare que se configuró la causal de terminación anticipada del contrato de concesión No. 002 de 2016.
7. A pesar de que en el proyecto se cumplió con la acreditación del cierre financiero por parte del Concesionario, a septiembre de 2023 no se cuenta con la financiación para ejecutar las obras. Según el laudo del caso No. 133822 del 28 de marzo de 2023 “(...) *la imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 o Conectante C1-C2: (i) Afecta en forma sustancial y adversa la posibilidad de obtener financiación para ejecutar la totalidad del Proyecto.*”; por lo tanto, se concluye que la concertación del uso de vías industriales con el Municipio de Floridablanca, además de condicionar la exigibilidad de un plan de obras, condiciona la financiación del proyecto.
8. En términos generales, se considera que desde la ANI se vienen llevando a cabo las acciones a su alcance para lograr la ejecución del plan de obras del proyecto Bucaramanga – Pamplona, lo que ha incluido:

- a. Implementación de los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016 que, inclusive, dieron lugar a que se declarara la caducidad del contrato de concesión, lo que no prosperó debido a las decisiones de un Tribunal de Arbitramento.
 - b. Apoyo en la concertación con el Municipio de Floridablanca para el uso de las vías industriales que se requieren para la construcción de la Unidad Funcional 1 (Conectante C1-C2).
9. En virtud de lo anterior, se presentan consideraciones respecto al estado actual de las situaciones que dieron lugar al pronunciamiento de advertencia por parte de la Contraloría General de la República:

“- Incumplimiento del Plan de Obras que propuso el Concesionario AUTOVIA BUCARAMANGA-PAMPLONA, aprobado por el Interventor INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERIA SAS y por la ANI,

Consideración: A septiembre de 2023 no hay un incumplimiento al plan de obras, dado que este perdió vigencia y dejó de ser exigible con ocasión del laudo arbitral del caso 133822.

- Demora en entrega de las obras de las Unidades Funcionales 2, 3 y 4, que da lugar a atrasos en otros hitos de obra en la Unidad Funcional 1 de la vía concesionada BUCARAMANGA-PAMPLONA, que no podrán ser entregadas dentro del plazo previsto (septiembre de 2022).

Consideración: Ninguna Unidad Funcional se entregó a septiembre de 2022. La ejecución física del proyecto ha estado suspendida desde diciembre de 2021.

- El Concesionario AUTOVIA BUCARAMANGA- PAMPLONA no ha cumplido con su obligación contractual de obtener un contrato de crédito que le permita contar con los recursos requeridos para la construcción y terminación de la totalidad de las obras objeto del contrato de concesión.”

Consideración: El Concesionario cumplió con la obligación contractual de acreditar el cierre financiero del proyecto en 2018; sin embargo, a septiembre de 2023 no ha obtenido el contrato de crédito, u otro esquema de financiación, que le permita contar con los recursos requeridos para la construcción y terminación de la totalidad de las obras objeto del contrato de concesión.

5.4 Cumplimiento de lo acordado con Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19

La presente sección se desarrolla en el marco del objetivo específico 1.2.6, referente a la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo carretero a los que se adhirió Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, con ocasión de la pandemia generada por el COVID-19.

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

Se evidenció que el Concesionario se adhirió al acuerdo suscrito en octubre de 2020 y que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció un tratamiento transversal en materia de i) plazo de ciertas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.

En la auditoría se evidenció que a marzo de 2023 no se ha dado solución a lo referente a los costos ociosos, tema sobre el que se profundiza en esta sección.

5.4.1.1 Costos ociosos

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

El análisis y reconocimiento de costos ociosos en los diferentes proyectos a cargo de la ANI dio lugar a que la Entidad emitiera lineamientos a las interventorías al respecto. Se evidenció que a través de la Circular No. 20225000000024, del 28 de enero de 2022, la Entidad estableció la metodología para definir el periodo de afectación con costos ociosos y que a través de la Circular No. 20225000000034 del 28 de enero de 2022, la Entidad estableció lineamientos técnicos y contables para el proceso de verificación y validación de los costos presentados como ociosos.

Se evidenció que, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224090211102 del 23 de febrero de 2022, la Interventoría del proyecto Bucaramanga – Pamplona se pronunció respecto a los lineamientos de la ANI, concluyendo que los costos que se podrían reconocer como ociosos al Concesionario ascenderían a aproximadamente \$1.319 millones.

La ANI se pronunció favorablemente sobre el cálculo de la Interventoría a través del radicado ANI No. 20235000025671 del 27 de enero de 2023; sin embargo, solicitó a la Interventoría, en el marco de la verificación contable establecida a través de la Circular No. 20225000000034 del 28 de enero de 2022, cotejar los soportes de los costos ociosos con *“(…) el Anexo de información exógena nacional reportada a la DIAN para la vigencia 2020, formatos 1001 y 2276”*

Se evidenció que, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234090158102 del 10 de febrero de 2023, la Interventoría remitió a la ANI la información exógena que el Concesionario reportó a la DIAN, haciendo la salvedad de que *“(…) no realizó verificación de la documentación suministrada por el Concesionario, toda vez que la información corresponde a sus bases contables, por lo tanto no existe un mecanismo óptimo que permita corroborarla.”*

Lo que dio lugar a que la ANI, por medio de la comunicación con radicado No. 20235000069361 del 2 de marzo de 2023, indicara a la Interventoría que *“(…) es importante que las Interventorías de los proyectos Carreteros realicen esta revisión con la información Exógena que reportan a la DIAN y que se corrobore con los pagos a través de la Fiducia y que hace parte de las actividades derivadas de costos ociosos, teniendo en cuenta los lineamientos de las circulares expedidas por la Entidad y al acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios firmado 05 octubre de 2020”.*

No se evidenció que a septiembre de 2023 se hayan logrado cotejar los soportes de los costos ociosos con la información exógena presentada a la DIAN por parte del Concesionario; por ende, no se han reconocido costos ociosos a este último.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S en septiembre de 2023:

Tabla 6. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	10	10
02	Gestión Técnica	17	17
03	Gestión Operativa	17	17
04	Gestión Financiera	9	9
05	Gestión Jurídica	13	13
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	9	9
08	Gestión predial	12	12

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión. Se evidenció, por ejemplo, que al interior de la Interventoría se llevan a cabo capacitaciones sobre temas especializados de la ingeniería civil, tales como estabilización de taludes y construcción de cimentaciones.

Por otro lado, luego de analizar la documentación recibida para acreditar el cumplimiento de los criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) se identificaron las siguientes recomendaciones para la Interventoría, que se retoman en la sección 12.1.2:

1. En términos generales, se evidenció seguimiento y control de la Interventoría a los estados financieros auditados del patrimonio autónomo y del Concesionario en la ventana de tiempo de la auditoría; sin embargo, se tiene pendiente el informe de auditoría asociado a los estados financieros del Concesionario a 30 de junio de 2023; por lo tanto, se recomienda generar las alertas del caso, teniendo en cuenta que es obligación del Concesionario presentar esta información a la ANI y a la Interventoría dentro de los diez primeros días calendario de septiembre de cada año, según lo establecido en el literal (q) de la sección 4.5 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.³⁴
2. Se recomienda que en las alertas de incumplimientos que viene haciendo la Interventoría a los diferentes programas del plan de gestión social contractual establecidos en el Apéndice Técnico 8 del contrato de concesión No. 002 de 2016, se tenga en cuenta la ausencia de las herramientas de autoevaluación que el Concesionario debe implementar para evaluar los resultados de cada programa del plan de gestión social.

³⁴ “(...) Presentar a la ANI y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario (...) a 31 de diciembre y 30 de junio de cada año calendario, dentro de los diez (10) Días de los Meses de septiembre y de marzo de cada año”.

Por ejemplo, con relación a los mecanismos de evaluación y autoevaluación del programa de información y participación comunitaria, no se evidenció que el Concesionario haya implementado para 2022 *“(...) una encuesta que será desarrollada por una firma de encuestas independiente, mediante la cual obtendrá información acerca del impacto de su estrategia de comunicación en los usuarios de la vía y en el Área de Influencia Directa del Proyecto (...)”*, según lo establecido en el numeral 5.2.2.4.5 del Apéndice Técnico 8 del contrato de concesión No. 002 de 2016.

3. El 31 de agosto de 2023 se verificó el funcionamiento de la página web de la Interventoría: <https://www.interventoriabucaramangapamplona.com.co>, identificando oportunidades de mejora en el envío de formularios de contacto. El 14 de septiembre de 2023, en el marco de las entrevistas de la auditoría, se evidenció caída de la página web, ante lo que la Interventoría demostró información del proveedor del servicio donde se indica que *“(...) sufrieron un ataque de malware que ha afectado no solamente a empresas estatales sino a empresas privadas de Latinoamérica.”*³⁵

Por lo anterior, se recomienda continuar con la gestión que permita superar el inconveniente a la brevedad, teniendo en cuenta que la disponibilidad de una página web hace parte de las obligaciones contractuales de la Interventoría, según lo establecido en el numeral 5.3.3 del Anexo 3 (Metodología y Plan de Cargas de Trabajo) del contrato No. 239 de 2016.

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

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

No obstante, se identificó la siguiente situación que da lugar a la formulación de una No Conformidad en la sección 11.1.1:

Se evidenció que a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224090071932 del 24 de enero de 2022 la Interventoría presentó a la ANI un balance de las pólizas, incluidas actualizaciones, asociadas al contrato de interventoría No. 239 de 2016, a partir del que se evidenció que la ANI no ha emitido un pronunciamiento de aprobación en la mayoría de las ocasiones, así:

³⁵ Soportado en correos electrónicos y en un comunicado oficial de proveedor de página web; documentos disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

Tabla 7. Trazabilidad pólizas contrato de interventoría No. 239 de 2016 con corte a 2020.

ORDEN	Contrato de Interventoría No. 239 de 2016 – Interventoría Bucaramanga Pamplona									
1	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento					Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
	Acta de Inicio 28/07/2016	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	11767831			Documento (Anexo)	12658043			
		Fecha de Expedición	26/08/2016			Fecha de Expedición	26/08/2016			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
		Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	28/07/2017	\$ 275.993.000,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	27/07/2017	\$ 2.308.127.516,00	
	Calidad del Servicio	28/07/2016	28/07/2018	\$ 275.993.000,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	28/07/2020	\$ 137.996.500,00						
	Comunicados	Interventoría	BPLA-004-16	ANI	2016-409-063816-2	Interventoría	BPLA-004-16	ANI	2016-409-063816-2	
		Aprobación ANI	2016-305-022997-1			Aprobación ANI	2016-305-022997-1			
2	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento					Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
	Actualización IPC Julio de 2016	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	11847699			Documento (Anexo)	12686470			
		Fecha de Expedición	11/11/2016			Fecha de Expedición	11/11/2016			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
		Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/08/2017	\$ 321.031.338,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	28/07/2017	\$ 2.684.782.822,00	
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/08/2018	\$ 321.031.338,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/08/2020	\$ 160.515.669,00						
	Comunicados	Interventoría	BPLA-147-16	ANI	2016-409-104294-2	Interventoría	BPLA-147-16	ANI	2016-409-104294-2	
		Aprobación ANI	2017-305-001261-1			Aprobación ANI	2017-305-001261-1			
3	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento					Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
	Actualización: Notificación Otrosí No. 01 Ampliación Otrosí No. 02	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	12138868			Documento (Anexo)	12791790			
		Fecha de Expedición	18/08/2017			Fecha de Expedición	18/08/2017			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
		Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/10/2017	\$ 321.031.338,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	28/09/2017	\$ 2.684.782.822,00	
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/10/2018	\$ 321.031.338,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/10/2020	\$ 160.515.669,00						
	Comunicados	Interventoría	BPLA-767-17	ANI	2017-409-089133-2	Interventoría	BPLA-767-17	ANI	2017-409-089133-2	
		Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			

ORDEN	Contrato de Interventoría No. 239 de 2016 – Interventoría Bucaramanga Pamplona									
4	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento				Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual				
	Actualización: Ampliación de seis (6) meses Comunicado ANI 2017-305-03335-1	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	12213726			Documento (Anexo)	12840468			
		Fecha de Expedición	21/10/2017			Fecha de Expedición	21/10/2017			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
			Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/04/2018		\$ 321.031.338,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	17/04/2018
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/04/2019	\$ 321.031.338,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/04/2021	\$ 160.515.669,00						
Comunicados	Interventoría	BPLA-980-17	ANI	2017-409-115797-2	Interventoría	BPLA-980-17	ANI	2017-409-115797-2		
	Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA				
5	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento				Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual				
	Actualización: Ampliación de cuatro (4) meses Comunicado ANI 2018-101-012130-1	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	124009143			Documento (Anexo)	12920585			
		Fecha de Expedición	27/04/2018			Fecha de Expedición	27/04/2018			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
			Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/08/2018		\$ 321.031.338,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	18/08/2018
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/08/2019	\$ 321.031.338,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/08/2021	\$ 160.515.669,00						
Comunicados	Interventoría	BPLA-364-18	ANI	2018-409-042727-2	Interventoría	BPLA-364-18	ANI	2018-409-042727-2		
	Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA				
6	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento				Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual				
	Actualización: Ampliación de seis (6) meses Comunicado ANI 2018-305-027357-1	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	12527619			Documento (Anexo)	12969097			
		Fecha de Expedición	28/08/2018			Fecha de Expedición	28/08/2018			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
			Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/02/2019		\$ 321.031.338,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	19/02/2019
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/02/2020	\$ 321.031.338,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/02/2022	\$ 160.515.669,00						
Comunicados	Interventoría	BPLA-743-18	ANI	2018-409-087967-2	Interventoría	BPLA-743-18	ANI	2018-409-087967-2		
	Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA				

ORDEN	Contrato de Interventoría No. 239 de 2016 – Interventoría Bucaramanga Pamplona									
7	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento					Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
	Actualización: Ampliación de seis (6) meses Comunicado ANI 2019-500- 004851-1	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	12716328			Documento (Anexo)	13053524			
		Fecha de Expedición	19/02/2019			Fecha de Expedición	19/02/2019			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
		Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/08/2019	\$ 321.031.338,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	19/08/2019	\$ 2.684.782.822,00	
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/08/2020	\$ 321.031.338,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/08/2022	\$ 160.515.669,00						
Comunicados	Interventoría	BPLA-168-19	ANI	2019-409-01827-2	Interventoría	BPLA-168-19	ANI	2019-409-01827-2		
	Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA				
8	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento					Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
	Actualización: Valores asegurados con IPC mes de enero de 2019	Numero de Póliza	1661820-2			Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)	12763898			Documento (Anexo)	13073876			
		Fecha de Expedición	3/04/2019			Fecha de Expedición	3/04/2019			
		Aseguradora	Suramericana			Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
		Cumplimiento del Contrato	28/07/2016	18/08/2019	\$ 348.980.591,00	Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	19/08/2019	\$ 2.918.522.224,00	
	Calidad del Servicio	28/07/2016	18/08/2020	\$ 348.980.591,00						
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	28/07/2016	18/08/2022	\$ 174.490.295,50						
Comunicados	Interventoría	BPLA-315-19	ANI	2019-409-034015-2	Interventoría	BPLA-315-19	ANI	2019-409-034015-2		
	Aprobación ANI	SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA				
9	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento					Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
	Actualización: Inclusión como asegurado y beneficiario a la Agencia Nacional de Infraestructura.	Numero de Póliza				Numero de Póliza	0418248-5			
		Documento (Anexo)				Documento (Anexo)	13101693			
		Fecha de Expedición				Fecha de Expedición	6/06/2019			
		Aseguradora				Aseguradora	Suramericana			
		Amparos	Vigencia			Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta		
						Básico Responsabilidad Civil	28/07/2016	19/08/2019	\$ 2.918.522.224,00	
Comunicados	Interventoría				Interventoría	BPLA-552-19	ANI	2019-409-060843-2		
	Aprobación ANI				Aprobación ANI	2019-500-030879-1				

ORDEN	Objeto	Garantía Única de Cumplimiento			Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual			
10	Acta de Inicio Fase de Construcción 20/08/2019	Numero de Póliza	2443460-3		Numero de Póliza	0648645-2		
		Documento (Anexo)	12925790		Documento (Anexo)	13140604		
		Fecha de Expedición	28/08/2019		Fecha de Expedición	28/08/2019		
		Aseguradora	Suramericana		Aseguradora	Suramericana		
		Amparos	Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta
			Cumplimiento del Contrato	20/08/2019			20/08/2024	\$ 2.037.446.854,00
	Calidad del Servicio	20/08/2022	20/08/2024	\$ 2.037.446.854,00				
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	20/08/2020	20/08/2025	\$ 1.018.723.427,00				
	Comunicados	Interventoría	BPLA-874-19	ANI	2019-409-090320-2	Interventoría	BPLA-874-19	ANI
Aprobación ANI		SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	2019-500-034785-1		
10A		Alcance RCE por cambio de valor	Numero de Póliza	2443460-3		Numero de Póliza	0648645-2	
	Documento (Anexo)		12963600		Documento (Anexo)	13174937		
	Fecha de Expedición		1/10/2019		Fecha de Expedición	12/11/2019		
	Aseguradora		Suramericana		Aseguradora	Suramericana		
	Amparos		Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta
			Cumplimiento del Contrato	20/08/2019			20/08/2022	\$ 2.037.446.854,00
	Calidad del Servicio	20/08/2022	20/06/2024	\$ 2.037.446.854,00				
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	20/08/2019	20/08/2025	\$ 1.018.723.427,00				
	Comunicados	Interventoría	BPLA-1065-19	ANI	2019-409-106128-2	Interventoría	BPLA-1220-19	ANI
Aprobación ANI		2019-500-043710-1			Aprobación ANI	2019-500-043710-1		
11		Actualización valores IPC Agosto 2020	Numero de Póliza	2443460-3		Numero de Póliza	0648645-2	
	Documento (Anexo)		13318173		Documento (Anexo)	13331324		
	Fecha de Expedición		20/08/2020		Fecha de Expedición	20/08/2020		
	Aseguradora		Suramericana		Aseguradora	Suramericana		
	Amparos		Vigencia		Valor Asegurado	Amparos	Vigencia	
			Desde	Hasta			Desde	Hasta
			Cumplimiento del Contrato	20/08/2019			20/08/2022	\$ 2.077.625.765,00
	Calidad del Servicio	20/08/2022	20/08/2024	\$ 2.077.625.765,00				
	Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones	20/08/2019	20/08/2025	\$ 1.038.812.882,50				
	Comunicados	Interventoría	BPLA-830-20	ANI	2020-409-079090-2	Interventoría	BPLA-830-20	ANI
Aprobación ANI		SIN RESPUESTA			Aprobación ANI	SIN RESPUESTA		

Fuente: Comunicación con radicado ANI No. 20224090071932 del 24 de enero de 2022.

A septiembre de 2023, se evidenció que al interior de la ANI se viene adelantando la gestión frente a la aprobación de la actualización de las pólizas del contrato de interventoría No. 239 de 2016, con ocasión de los otrosíes No. 2 y No. 3, suscritos en enero de 2023 y en julio de 2023, respectivamente.³⁶

No obstante, con base en el contenido de la Tabla 7, la ausencia de pronunciamientos de la ANI frente a las actualizaciones de las pólizas del contrato de interventoría No. 239 genera un incumplimiento al procedimiento interno del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *Aprobación y administración de pólizas y demás garantías* (GCSP-P-012).

Según la actividad No. 12 del procedimiento GCSP-P-012, la ANI debe emitir una aprobación a la actualización de las pólizas: *“Aprobar la póliza de conformidad con el formato Aprobación de Pólizas (GCSP-F-003), el formato Aprobación Póliza de permisos para uso de la infraestructura vial nacional concesionada y férrea (GCSP-F-200) o Actualización de Póliza (GCSP-F-197), según corresponda”*.

Adicional a que la situación aquí descrita de lugar a una No Conformidad, se debe tener en cuenta que la ANI ha establecido para su proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* el siguiente riesgo:

Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, 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 No Conformidad al igual que recomendaciones a la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento resultantes de lo evidenciado en la auditoría se presentan en el capítulo 9.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se validaron las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas en el último año por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte, relacionadas con el proyecto carretero Bucaramanga – Pamplona; de lo que se resalta lo siguiente:

- 1. Contraloría General de la República:** La Contraloría General de la República emitió pronunciamiento de advertencia a la ANI en noviembre de 2021 con ocasión del incumplimiento del plan de obras del proyecto y la ausencia de recursos de deuda para la construcción de las diferentes Unidades Funcionales (Ver sección 5.3). Con base en esta advertencia, el Ente de Control ha realizado seguimiento permanente al proyecto y está realizando auditoría de cumplimiento al contrato de concesión PP No. 002 de 2016 y su contrato de interventoría.

Una vez recibida la advertencia por parte del Ente de Control, la Oficina de Control Interno hizo seguimiento a las acciones implementadas para superar las situaciones que causaron su origen,

³⁶ Hacen parte de los soportes que acreditan esta afirmación las solicitudes de los conceptos correspondientes a las áreas Financiera y Jurídica de la Entidad, de parte de la Gerencia del Proyecto, a través de los memorandos con radicados ANI No. 20235000131233 y No. 20235000131223 del 02 de septiembre de 2023.

revisando periódicamente los avances reportados en los informes mensuales de Interventoría y mediante solicitudes a la Vicepresidencia Ejecutiva al respecto.³⁷

Respecto a la atención de los requerimientos de la Contraloría General de la República por parte de la ANI, se evidenció que la Entidad ha venido atendiendo los requerimientos del Ente de Control.

2. **Procuraduría General de la Nación:** La Procuraduría General de la Nación hizo seguimiento al Tribunal de Arbitramento originado por la demanda con radicado 133822, informando a la ANI los avances en materia de sus actuaciones preventivas.

También, se evidenció que la Procuraduría General de la Nación dio traslado de derechos de petición en materia de adquisición predial en el corredor vial y de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, que fueron atendidos por la Entidad.

Finalmente, se evidenciaron diferentes solicitudes de información del proyecto por parte del Ente de Control.

3. **Defensoría del Pueblo:** No se evidenciaron solicitudes puntuales con relación al proyecto de parte del Ente de Control.
4. **Superintendencia de Transporte:** La Superintendencia hizo solicitudes al Concesionario respecto a la implementación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular, ante lo cual el Concesionario ha informado, a su juicio, la imposibilidad de dar cumplimiento al requerimiento debido a la “(...) *inviabilidad de la ejecución contractual*” con ocasión del laudo arbitral del 28 de marzo de 2023.³⁸

Asimismo, se resalta seguimiento de la Superintendencia a las afectaciones y cierres en el corredor vial Bucaramanga-Pamplona, en el desarrollo de las funciones de la Dirección de Promoción y Prevención.³⁹

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 03 de octubre de 2023 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 26 de septiembre de 2023, vía correo electrónico, se socializó el informe 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.

³⁷ Ver por ejemplo radicados ANI No. 20221020151393 del 7 de diciembre de 2022 y 20231020075733 del 25 de mayo de 2023.

³⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234090870372 del 3 de agosto de 2023.

³⁹ Ver comunicado con radicado ANI No. 20234091030182 del 9 de septiembre de 2023.

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

10. CONCLUSIONES

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión”* se concluye:
 - a. Se evidenció una parálisis en el proyecto desde diciembre de 2021, lo que ha dado lugar a que la Interventoría y la ANI apliquen los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016, incluyendo la declaratoria de incumplimiento grave y orden de caducidad; actuación que no prosperó con ocasión del laudo arbitral del 28 de marzo de 2023 de la demanda interpuesta por el Concesionario con radicado No. 133822, según se estableció en la Resolución ANI No. 20237070008955 del 25 de julio de 2023.
 - b. El laudo de la demanda con radicado No. 133822 dio lugar a la activación del Panel de Amigable Compondedor del Proyecto en junio de 2023, convocado por el Concesionario, para que, entre otros aspectos, se reconociera un EER por la imposibilidad de obtener el consentimiento del Municipio de Floridablanca para el uso de las vías industriales requeridas para la construcción de la Unidad Funcional 1. El 4 de septiembre de 2023 decidió el Panel de Amigable Composición, concluyendo que *“(…) la no concertación con las autoridades municipales de Floridablanca cumple con las condiciones para declarar que se trata de un EER a la luz de lo acordado por las partes en los numerales 1.62 y 14.2 de la Parte General del Contrato.”*
 - c. La decisión del Panel de Amigable Composición en septiembre de 2023 ha sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, para así establecer el proceder con la ejecución del proyecto, ya que involucra aspectos relacionados con la suspensión de obligaciones contractuales del Concesionario y con el futuro del plan de obras del proyecto, incierto a septiembre de 2023.
 - d. El Concesionario ha interpuesto una demanda arbitral contra la ANI, con base en lo resuelto por parte del amigable compondedor, radicada el 25 de septiembre de 2023, cuyas pretensiones se orientan a que se declare que se configuró la causal de terminación anticipada del contrato de concesión No. 002 de 2016.
 - e. El futuro de los procesos administrativos sancionatorios vigentes contra el Concesionario, al igual que el inicio de futuros procesos administrativos sancionatorios, es incierto con ocasión del laudo arbitral del caso No. 133822 y con la decisión del Panel de Amigable Compondedor del Proyecto en septiembre de 2023.
 - f. Se evidenció que al interior del proyecto se viene adelantando una gestión orientada al traslado de recursos de subcuentas del patrimonio autónomo para atender sitios críticos que ponen en riesgo todo el corredor vial, lo que se materializaría a través de un posible otrosí al contrato de concesión No. 002 de 2016. Se considera prioritario atender las inestabilidades localizadas en los PR45+800 (UF2), PR92+900 (UF3) y PR105+500 (UF4), siendo la inestabilidad del PR105+500 (UF4) la de mayor urgencia.

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Analizar las acciones ejecutadas en el proyecto frente a los riesgos establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016 que puedan generar alertas para la Entidad”* se concluye:
 - a. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial, compensaciones socioambientales y en el traslado y/o manejo de redes, que pueden llegar a requerir recursos públicos.
 - b. Con relación a los posibles sobrecostos en materia predial que pueden llegar a requerir recursos públicos, la ANI contaría con la capacidad de asumir el riesgo a su cargo con los recursos en el Fondo de Contingencias del Proyecto.
 - c. Respecto a los posibles sobrecostos por compensaciones socioambientales y por interferencia de redes, la ANI no cuenta con recursos suficientes en el Fondo de Contingencias del Proyecto para mitigar los sobrecostos a su cargo, lo que da lugar a una actualización del Fondo; situación conocida por la Interventoría y por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.
 - d. Con base en los análisis de la Interventoría se tienen alertas de menores ingresos por disminución del recaudo y de compensaciones por modificación en tarifas, principalmente por los impactos en el proyecto con ocasión del Decreto 0050 del 15 de enero 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”*.
 - e. Con base en los análisis de la Interventoría se ha materializado el cambio de normatividad que da lugar a la implementación de tecnología de recaudo electrónico de peajes, con ocasión de la Resolución No. 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, modificada a través de la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021, del Ministerio de Transporte, dado que *“(…) no se avanza en las obras del proyecto y por consiguiente en las obras de ampliación y mejora del peaje Picacho”*; sin embargo, los recursos públicos requeridos para la implementación de una tecnología de recaudo de peajes no han sido cuantificados.
 - f. En términos generales, se considera que en el proyecto se realiza seguimiento y control a los riesgos contractuales que de materializarse requerirán la ejecución de recursos públicos, lo que dependerá de la reactivación del proyecto. En caso de que esto suceda se requerirá: i) recursos adicionales en el Fondo de Contingencias del Proyecto, lo que demanda gestión interinstitucional con el Ministerio de Transporte y con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y ii) recursos para mitigar los impactos de la implementación de recaudo electrónico de peajes.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Analizar las acciones ejecutadas en el proyecto para superar las situaciones que dieron lugar a la advertencia, por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos, identificada por la Contraloría General de la República a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091369212 del 24 de noviembre de 2021”* se concluye:
 - a. En noviembre de 2021 la Contraloría General de la República formuló una advertencia por los riesgos de afectación negativa a los intereses públicos con ocasión del estado de ejecución del plan de obras y la financiación requerida para construir y finalizar las obras objeto del contrato de concesión No. 002 de 2016.

- b. Se evidenció que los incumplimientos asociados a la ejecución del plan de obras hicieron parte de los argumentos para que la ANI expidiera la Resolución No. 20217070020325 del 15 de diciembre de 2021, corregida por la Resolución No. 20217070020355 del 15 de diciembre de 2021, mediante la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario y se ordenó la caducidad del contrato de concesión No. 002 de 2016. No obstante, estas Resoluciones fueron revocadas con fundamento en el laudo arbitral del caso 133822, a través del cual se estableció que la imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 daba lugar a que el plan de obras del proyecto perdiera vigencia.
- c. La imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 del proyecto se fundamenta en la falta de concertación con el Municipio de Floridablanca para el uso de vías industriales requeridas para su construcción; por lo tanto, la ANI ha liderado espacios con el Concesionario, la Interventoría y la Alcaldía de Floridablanca para superar esta problemática. Se considera que una vez se logre un convenio con la Alcaldía de Floridablanca habrá certeza de un plan de obras exigible al Concesionario.
- d. La falta de concertación con la Alcaldía de Floridablanca *“(…) cumple con las condiciones para declarar que se trata de un EER a la luz de lo acordado por las partes en los numerales 1.62 y 14.2 de la Parte General del Contrato.”*, según decisión del Panel de Amigable Componedor del proyecto del 4 de septiembre de 2023.
- e. La decisión del Panel de Amigable Componedor del 4 de septiembre de 2023 ha sido motivo de solicitud de aclaraciones por parte de la ANI, debido a los efectos que este Evento Eximente de Responsabilidad puede tener en el proyecto, tales como suspensión de obligaciones contractuales a cargo del Concesionario, renovación de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2106 y periodo especial que cubre el Evento Eximente de Responsabilidad, entre otros aspectos.
- f. El Concesionario ha interpuesto una demanda arbitral contra la ANI, con base en lo resuelto por parte del amigable componedor, radicada el 25 de septiembre de 2023, cuyas pretensiones se orientan a que se declare que se configuró la causal de terminación anticipada del contrato de concesión No. 002 de 2016.
- g. A pesar de que en el proyecto se cumplió con la acreditación del cierre financiero por parte del Concesionario, a septiembre de 2023 no se cuenta con la financiación para ejecutar las obras. Según el laudo del caso No. 133822 del 28 de marzo de 2023 *“(…) la imposibilidad de ejecutar la Unidad Funcional 1 o Conectante C1-C2: (i) Afecta en forma sustancial y adversa la posibilidad de obtener financiación para ejecutar la totalidad del Proyecto.”*; por lo tanto, se concluye que la concertación del uso de vías industriales con el Municipio de Floridablanca, además de condicionar la exigibilidad de un plan de obras, condiciona la financiación del proyecto.
- h. En términos generales, se considera que desde la ANI se vienen llevando a cabo las acciones a su alcance para lograr la ejecución del plan de obras del proyecto Bucaramanga – Pamplona, lo que ha incluido:
 - i. Implementación de los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016 que, inclusive, dieron lugar a que se declarara la caducidad del contrato de concesión, lo que no prosperó debido a las decisiones de un Tribunal de Arbitramento.

- ii. Apoyo en la concertación con el Municipio de Floridablanca para el uso de las vías industriales que se requieren para la construcción de la Unidad Funcional 1 (Conectante C1-C2).
- i. Se presentan consideraciones respecto al estado actual de las situaciones que dieron lugar al pronunciamiento de advertencia por parte de la Contraloría General de la República:
 - Situación No. 1:** *“- Incumplimiento del Plan de Obras que propuso el Concesionario AUTOVIA BUCARAMANGA-PAMPLONA, aprobado por el Interventor INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERIA SAS y por la ANI,*
 - Consideración sobre situación No. 1:** A septiembre de 2023 no hay un incumplimiento al plan de obras, dado que este perdió vigencia y dejó de ser exigible con ocasión del laudo arbitral del caso 133822.
 - Situación No. 2:** *- Demora en entrega de las obras de las Unidades Funcionales 2, 3 y 4, que da lugar a atrasos en otros hitos de obra en la Unidad Funcional 1 de la vía concesionada BUCARAMANGA-PAMPLONA, que no podrán ser entregadas dentro del plazo previsto (septiembre de 2022).*
 - Consideración sobre situación No. 2:** Ninguna Unidad Funcional se entregó a septiembre de 2022. La ejecución física del proyecto ha estado suspendida desde diciembre de 2021.
 - Situación No. 3:** *El Concesionario AUTOVIA BUCARAMANGA- PAMPLONA no ha cumplido con su obligación contractual de obtener un contrato de crédito que le permita contar con los recursos requeridos para la construcción y terminación de la totalidad de las obras objeto del contrato de concesión.”*
 - Consideración sobre situación No. 3:** El Concesionario cumplió con la obligación contractual de acreditar el cierre financiero del proyecto en 2018; sin embargo, a septiembre de 2023 no ha obtenido el contrato de crédito, u otro esquema de financiación, que le permita contar con los recursos requeridos para la construcción y terminación de la totalidad de las obras objeto del contrato de concesión.
- 4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería SAS, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Bucaramanga - Pamplona”* se concluye:
 - a. Se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión. Se evidenció, por ejemplo, que al interior de la Interventoría se llevan a cabo capacitaciones sobre temas especializados de la ingeniería civil, tales como estabilización de taludes y construcción de cimentaciones.
 - b. Luego de analizar la documentación recibida para acreditar el cumplimiento de los criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) se identificaron recomendaciones a la gestión de la Interventoría en materia de:
 - i. Estados financieros auditados del Concesionario a 30 de junio de 2023.

- ii. Tener presente la ausencia de las herramientas de autoevaluación que el Concesionario debe implementar para evaluar los resultados de cada programa del plan de gestión social en los informes de incumplimiento que se envían a la ANI en materia de gestión social del Concesionario.
 - iii. Funcionamiento de la página web de la Interventoría, afectada por el hackeo masivo en Colombia durante 2023.
- 5. Con relación al quinto objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte”* se concluye:
 - a. Se evidenció seguimiento por parte de la Contraloría General de la República; emitiendo pronunciamiento de advertencia a la ANI en noviembre de 2021 con ocasión del estado del proyecto y auditoría al proyecto en el segundo semestre de 2023.
 - b. Se evidenció seguimiento por parte de la Procuraduría General de la Nación con ocasión del Tribunal de Arbitramento originado por la demanda con radicado 133822. También se evidenció que el Ente de Control dio traslado a la ANI de derechos de petición en materia de adquisición predial en el corredor vial y de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, que fueron atendidos por la Entidad.
 - c. Se evidenció seguimiento de la Superintendencia de Transporte, principalmente en lo correspondiente a la implementación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular.
- 6. Con relación al sexto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo acordado con Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19”* se concluye:
 - a. Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S se adhirió al Acuerdo suscrito en octubre de 2020 y que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de ciertas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.
 - b. A septiembre de 2023 se tiene pendiente el reconocimiento de costos ociosos al Concesionario, lo que depende de que se logren cotejar los soportes de los costos ociosos con la información exógena presentada a la DIAN por parte del Concesionario.

11. NO CONFORMIDADES

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

11.1.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. No se evidenció pronunciamiento ni aprobación de la ANI ante diferentes actualizaciones de las pólizas del contrato de interventoría No. 239 de 2016, según lo reportado por la Interventoría a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224090071932 del 24 de enero de 2022, lo que genera un incumplimiento al procedimiento interno del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *Aprobación y administración de pólizas y demás garantías (GCSP-P-012)*.

Según la actividad No. 12 del procedimiento GCSP-P-012, la ANI debe emitir una aprobación a la actualización de las pólizas: *“Aprobar la póliza de conformidad con el formato Aprobación de Pólizas (GCSP-F-003), el formato Aprobación Póliza de permisos para uso de la infraestructura vial nacional concesionada y férrea (GCSP-F-200) o Actualización de Póliza (GCSP-F-197), según corresponda”*

11.1.2 Para la Interventoría

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

12. 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 contrato de concesión No. 002 de 2016:

12.1.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se recomienda dar celeridad al inicio del procedimiento administrativo sancionatorio con ocasión del acopio de material en el sector del PR23+070, en la Unidad Funcional 2, teniendo en cuenta que se están infringiendo obligaciones en materia ambiental y que la Interventoría remitió a la ANI el informe de incumplimiento en mayo de 2023 a través del radicado ANI No. 20234090592332.
2. Una vez haya claridad respecto a la decisión del Panel de Amigable Compondedor del 4 de septiembre de 2023, se recomienda analizar la viabilidad de que los efectos de dicha decisión en el proyecto se establezcan de manera expresa y por escrito en un documento contractual concertado entre el Concesionario y la ANI, gestionando lo correspondiente.
3. No obstante, la información general del proyecto en Aniscopio está actualizada, se recomienda revisar la fecha de inicio de la Unidad Funcional 3, así como las cantidades en materia predial ya que se identificaron diferencias entre la información reportada en la plataforma y lo presentado por la Interventoría en sus informes mensuales.
4. Se considera prioritario que en el proyecto se gestione a la brevedad lo requerido para la atención de las inestabilidades localizadas en los PR45+800 (UF2), PR92+900 (UF3) y PR105+500 (UF4), siendo la inestabilidad del PR105+500 (UF4) la de mayor urgencia.

12.1.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda generar las alertas al Concesionario respecto al concepto del auditor independiente sobre sus estados financieros a 30 de junio de 2023, teniendo en cuenta que es su obligación presentar esta información a la ANI y a la Interventoría dentro de los diez primeros días calendario

de septiembre de cada año, según lo establecido en el literal (q) de la sección 4.5 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

2. Se recomienda que en las alertas de incumplimientos que viene haciendo la Interventoría a los diferentes programas del plan de gestión social contractual establecidos en el Apéndice Técnico 8 del contrato de concesión No. 002 de 2016, se tenga en cuenta la ausencia de las herramientas de autoevaluación que el Concesionario debe implementar para evaluar los resultados de cada programa del plan de gestión social, como es el caso de la ausencia de la encuesta sobre el impacto de la estrategia de comunicación para 2022.
3. Se recomienda continuar con la gestión que permita superar, a la brevedad, el inconveniente que sufre la página web de la Interventoría con ocasión el hackeo masivo en Colombia durante 2023, teniendo en cuenta que la disponibilidad de una página web hace parte de las obligaciones contractuales de la Interventoría, según lo establecido en el numeral 5.3.3 del Anexo 3 (Metodología y Plan de Cargas de Trabajo) del contrato No. 239 de 2016.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

13. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Información general de los contratos de concesión y de interventoría
- Anexo 3: Plan y agenda de auditoría
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 002 de 2016. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S, en virtud del contrato No. 239 de 2016, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para el modo carretero EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P-002, versión 7; ANI, 2022.

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

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

Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e interventorías

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 002 DE 2016	HITO	FECHA
	Suscripción contrato	7 de junio de 2016
	Suscripción acta de inicio	21 de julio de 2016
	Inicio fase de construcción	20 de agosto de 2019
	Inicio previsto etapa operación y mantenimiento	24 de septiembre de 2022
	Terminación estimada	Julio de 2041

Fuente: Contrato de concesión No. 002 de 2016, acta de inicio, acta de inicio de la fase de construcción e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto Bucaramanga - Pamplona a 15-08-2022.

AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	CSS Constructores S.A	100%

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto Bucaramanga - Pamplona a 15-08-2023.

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL CONTRATO NO. 002 DE 2016	OBJETO	FECHA DEL DOCUMENTO
Otrosí No. 1	Se prorrogó en dos meses el plazo de la fase de construcción y por el mismo término el plazo para la obtención del cierre financiero, reduciendo en dos meses el plazo de la fase de construcción.	15-07-2017
Otrosí No. 2	Se acordó crear la subcuenta Policía de Carreteras dentro de la cuenta Proyecto del patrimonio autónomo junto con el programa de fondeos correspondiente.	30-07-2018
Otrosí No. 3	Se acordó establecer un plazo máximo de 1.020 días contados desde la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción para realizar el aporte No. 2 a la subcuenta Policía de Carreteras.	22-07-2020
Otrosí No. 4	Se autorizó el traslado de recursos de la subcuenta Predios a la subcuenta Supervisión e Interventoría, para así garantizar las actividades desarrolladas en el contrato de interventoría No. 239 de 2016, y se procedió a suspender la gestión predial en el proyecto.	19-01-2023

Fuente: Otrosíes al contrato de concesión No. 002 de 2016.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 239 DE 2016	Nombre interventoría	Ingeandina Consultores de Ingeniería SAS
	Representante legal	Daniel Alfreda Tovar González
	Valor total (M/CTE diciembre de 2013)	\$25.656.524.085
	Plazo	87 meses
	Celebración contrato de interventoría	21 de julio de 2016
	Suscripción acta de inicio	28 de julio de 2016
	Terminación prevista	27 de octubre de 2023

Fuente: Elaboración propia a partir de contrato de interventoría No. 239 de 2016 y del otrosí No. 3 del 26 de julio de 2023.

INGEANDINA CONSULTORES DE INGENIERIA S.A.S	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S	100%

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto Bucaramanga - Pamplona a 15-08-2023.

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL CONTRATO NO. 239 DE 2016	OBJETO	FECHA DEL DOCUMENTO
Otrosí No. 1	Se aclaró que el valor de la interventoría para la fase de construcción es de \$12.987.036.360 (M/CTE diciembre de 2013).	16-05-2017
Otrosí No. 2	Se modificó la dedicación de personal de la Interventoría para la fase de construcción.	20-01-2023
Otrosí No. 3	Se prorrogó el contrato de interventoría No. 239 hasta el 27 de octubre de 2023.	27-07-2023

Fuente: Otrosíes al contrato de interventoría No. 239 de 2016.

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI–P–003) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Plan de auditoría:

ACTIVIDADES	CRONOGRAMA																																											
	Agosto										Septiembre										Octubre																							
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Notificación de auditoría y solicitud de información inicial	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Remisión del plan de auditoría																																												
Apertura de auditoría																																												
Aplicación de métodos o herramientas de auditoría																																												
Análisis y revisión de información de la auditoría																																												
Elaboración de informe de auditoría preliminar																																												
Revisión de informe preliminar																																												
Socialización de informe preliminar																																												
Elaboración del informe definitivo																																												
Revisión de informe definitivo																																												
Cierre de auditoría																																												
Presentación del informe definitivo																																												

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	31/08/2023	14:00 – 14:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	07/09/2023	8:00 – 14:00
Entrevista con la Interventoría	13/09/2023	8:00 – 14:00
Recorrido de verificación al proyecto	14-15/09/2023	8:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	26/09/2023	08:00
Cierre de auditoría	03/10/2023	12:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del proyecto Bucaramanga – Pamplona.

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

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

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

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

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

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

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

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
20	Procedimientos de control de transporte de carga	Si
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	NA
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	Si
23	Informes por terminación de etapas (4G)	NA
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	Si
26	Recorrido de la interventoría	NA
27	Revisión de informes finalizada la concesión	NA

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

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

COMPONENTE JURÍDICO		
Id	Ítem	Cumple
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	Si
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA
12	Estado de multas y sanciones	NA

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

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

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

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