



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020146833



Fecha: 29-11-2022

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Presidente

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidente Ejecutiva

DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA
Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

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

ASUNTO: Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta – Pamplona.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, en los meses de octubre y noviembre de 2022, realizó la auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta – 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 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 las dependencias involucradas, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a las no conformidades contenidas 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



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 3

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020146833



Fecha: 29-11-2022

MEMORANDO

presentadas y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexo a la respuesta de los planes propuestos.

Por último, a partir de las validaciones realizadas se generan las siguientes **advertencias**, con el fin de que al interior de la Entidad se implementen las acciones que procedan:

1. Se advierte una eventual materialización del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *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.*

Esto debido al estado de aprobación de las modificaciones recientes a las pólizas del contrato de concesión No. 002 de 2017, que se sintetiza enseguida:

- a. **Garantía Única de Cumplimiento:** La ANI aprobó modificaciones a la Garantía Única de Cumplimiento el 29 de octubre de 2022; modificaciones que prorrogaban la vigencia de la garantía hasta el 6 de noviembre de 2022. A noviembre de 2022 se tiene pendiente la aprobación de las modificaciones que extienden la vigencia de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2025 y se han iniciado a implementar esquemas de apremio contra el Concesionario por la no atención de requerimientos de la Interventoría al respecto.
 - b. **Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual:** La ANI aprobó modificaciones a la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual el 29 de octubre de 2022; modificaciones que prorrogaban su vigencia hasta el 7 de noviembre de 2022. A noviembre de 2022 se tiene pendiente la aprobación de las modificaciones que extienden la vigencia de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2023.
 - c. **Seguro de Daño Contra Todo Riesgo:** A pesar de que el contrato de concesión tenga vigente un Seguro de Daño Contra Todo Riesgo, hasta diciembre de 2022, la última aprobación dada por la ANI al respecto se dio a una póliza cuya vigencia finalizó en julio de 2022. A noviembre de 2022 se ha iniciado la implementación de esquemas de apremio contra el Concesionario por la no atención de requerimientos de la Interventoría al respecto.
2. Se advierte un incumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021 del Ministerio de transporte, según la cual:

"(...) Sin perjuicio de lo anterior, todos los Concesionarios Viales tendrán un plazo máximo de un (1) año para obtener su Habilitación como Operador, contados a partir del día siguiente de la expedición de la presente modificación.

Vencidos los plazos aquí previstos en cada caso, el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV) de peajes solo podrá ser prestado por los Operadores



Agencia Nacional de
Infraestructura



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 – www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 3 de 3

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020146833



Fecha: 29-11-2022

MEMORANDO

que estén debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y cumplan con las condiciones establecidas en esta Resolución, exclusivamente a través de los Intermediadores igualmente habilitados (...)

Situación que no solo afecta al proyecto Cúcuta – Pamplona, donde los costos de la implementación de la tecnología requerida en la Resolución citada es un riesgo asignado al público, al igual que en los demás proyectos de 4G, sino a todas las concesiones viales a cargo de la ANI.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe de la Oficina de Control Interno



Anexos: Informe de auditoria archivo pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE) Vicepresidencia de Planeacion Riesgos y Entorno BOGOTA D.C. -3) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -4) ANDRES SERNA AREIZA Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista de la Oficina de Control Interno
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20221020072492
GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA



Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona

2022

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	5
1.1	Objetivo general	5
1.2	Objetivos específicos	5
2.	ALCANCE.....	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
4.1	Información de contratos	6
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	8
4.3	Descripción del proyecto	8
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	11
5.1	Ejecución del plan de obras y operación del corredor vial Cúcuta - Pamplona	11
5.1.1	Unidad Funcional 1: Variante Pamplona.....	13
5.1.2	Unidad Funcional 2: Pamplona – Pamplonita	17
5.1.3	Unidad Funcional 3: Pamplonita – El Diamante.....	19
5.1.4	Unidad Funcional 4: El Diamante – La Don Juana.....	21
5.1.5	Unidad Funcional 5: La Don Juana – Los Acacios	25
5.1.6	Unidad Funcional 6: Pamplona - Los Acacios.....	27
5.1.7	Conclusiones sobre la ejecución del plan de obras y operación del corredor vial Cúcuta - Pamplona.....	34
5.2	Riesgos del contrato de concesión No. 002 de 2017	35
5.2.1	Área predial: Sobrecostos por adquisición (Incluyendo expropiación y compensaciones socioeconómicas)	36
5.2.2	Área ambiental y social: Sobrecostos por compensaciones ambientales	38
5.2.3	Área ambiental y social: Efectos desfavorables por decisiones de la Entidad frente a la imposibilidad de ubicación de la caseta de peaje nueva, prevista en la estructuración.....	39
5.2.4	Área de redes: Sobrecostos por interferencia de redes	39
5.2.5	Área regulatoria: Cambio de normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)	40

5.2.6	Área de construcción: Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico.....	41
5.2.7	Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto	43
5.3	Cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19	45
5.3.1	Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020	45
5.3.1.1	Desplazamiento en el cronograma para el cumplimiento de las obligaciones afectadas sustancialmente.....	45
5.3.1.2	Costos ociosos	46
5.3.1.3	Nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad por COVID-19	47
5.3.1.4	Conclusiones respecto a los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Unión Vial Río Pamplonita S.A.S con ocasión del COVID-19	47
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	48
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO	49
7.1.1	Aprobación de garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017	49
7.1.2	Pronunciamiento de la ANI frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad en el marco del contrato de concesión No. 002 de 2017	53
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	55
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	56
9.1	Conclusiones.....	56
9.2	No Conformidades.....	61
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	61
9.3	Recomendaciones	61
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	61
9.3.2	Para la Interventoría	61
9.4	Advertencias	62
10.	ANEXOS.....	64

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	8
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	9
Tabla 4. Descripción unidades funcionales corredor Pamplona-Cúcuta.....	9
Tabla 5. Avance físico plan de obras.....	11
Tabla 6. Pronunciamientos aprobación ANI recursos comités previa aprobación.....	37
Tabla 7. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	48
Tabla 8. Balance EERs.....	53

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
---	---	---

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 002 de 2017, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

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

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría AFA Consultores y Constructores S.A, 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 Pamplona - Cúcuta.

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

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Unión Vial Río Pamplonita 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 2017, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, a partir de junio de 2021 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, con base en una muestra selectiva 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, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión No. 002 de 2017, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Unión Vial Río Pamplonita S.A.S y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 353 de 2017, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y AFA Consultores y Constructores S.A.
- 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 2017 y de interventoría No. 353 de 2017, tal como: objeto, plazo y otros suscritos a la fecha.

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	UNIÓN VIAL RÍO PAMPLONITA S.A.S No. contrato: 002 de 2017. 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: Estimado en 25 años a partir de la fecha de inicio, condicionado al VPIP y de máximo 29 años. Acta de inicio: 31 de julio de 2017. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-19-5730078	3 otrosíes
Interventoría	AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A. No. contrato: 353 de 2017. Objeto: El objeto del presente Contrato es: “Realizar 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 el esquema de asociación público privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPB-001-2016 correspondiente al corredor denominado Pamplona-Cúcuta”. Plazo: 84 meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-15-6473052	1 otrosí

Fuente: URLs SECOP contratos de concesión y de interventoría

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 002 de 2017 ha tenido tres modificaciones contractuales, así:

- **Otrosí No. 1 suscrito el 10 de junio de 2019**, a través del cual, entre otros aspectos, se realizan precisiones respecto a las cuentas y subcuentas del patrimonio autónomo constituido para el proyecto.
- **Otrosí No. 2 suscrito el 19 de marzo de 2020**, a través del cual, entre otros aspectos, se modifican las condiciones que se deben cumplir para que los prestamistas tengan derecho a tomar posesión del proyecto.
- **Otrosí No. 3 suscrito el 30 de junio de 2021**, a través del cual, entre otros aspectos, se modifican aspectos relacionados con el procedimiento de verificación de una unidad funcional.

Asimismo, se evidenció que se ha venido adelantando gestión asociada a la suscripción de una cuarta modificación contractual que, entre otros aspectos, busca reducir costos en adquisición predial al establecer el no requerimiento de adquirir predios que sobrepasan la vía existente Cúcuta – Pamplona en las unidades funcionales 2, 3, 4 y 5, siempre y cuando allí no se realicen intervenciones.

Respecto al contrato de interventoría No. 353 de 2017, **el 22 de abril de 2019 se suscribió el otrosí No. 1**, a través del cual se corrigió la razón social del interventor, cambiando la sigla S.A.S por S.A.

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Cúcuta – Pamplona se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la Agencia Nacional de Infraestructura y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta la Vicepresidente Ejecutiva, el Gerente de Proyecto y los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VE)
Juan Carlos Rengifo Ramirez	Gerente de Proyecto	Equipo Proyectos Carreteros (VE)
Andrés Serna Areiza	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
Camilo Andrés Veloza Maldonado	Ingeniero de Apoyo	
Javier Camilo Sánchez Sanabria	Apoyo financiero	Grupo Interno de Trabajo Financiero (VE)
Maria Jessica Paola Alzate Gomez	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Adriana Urrea Zabala	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Gloria Patricia Ballen Ruiz	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Nubia Stella Parra Arguello	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Blanca Ortega Sánchez	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Javier Alejandro Vera Gómez	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

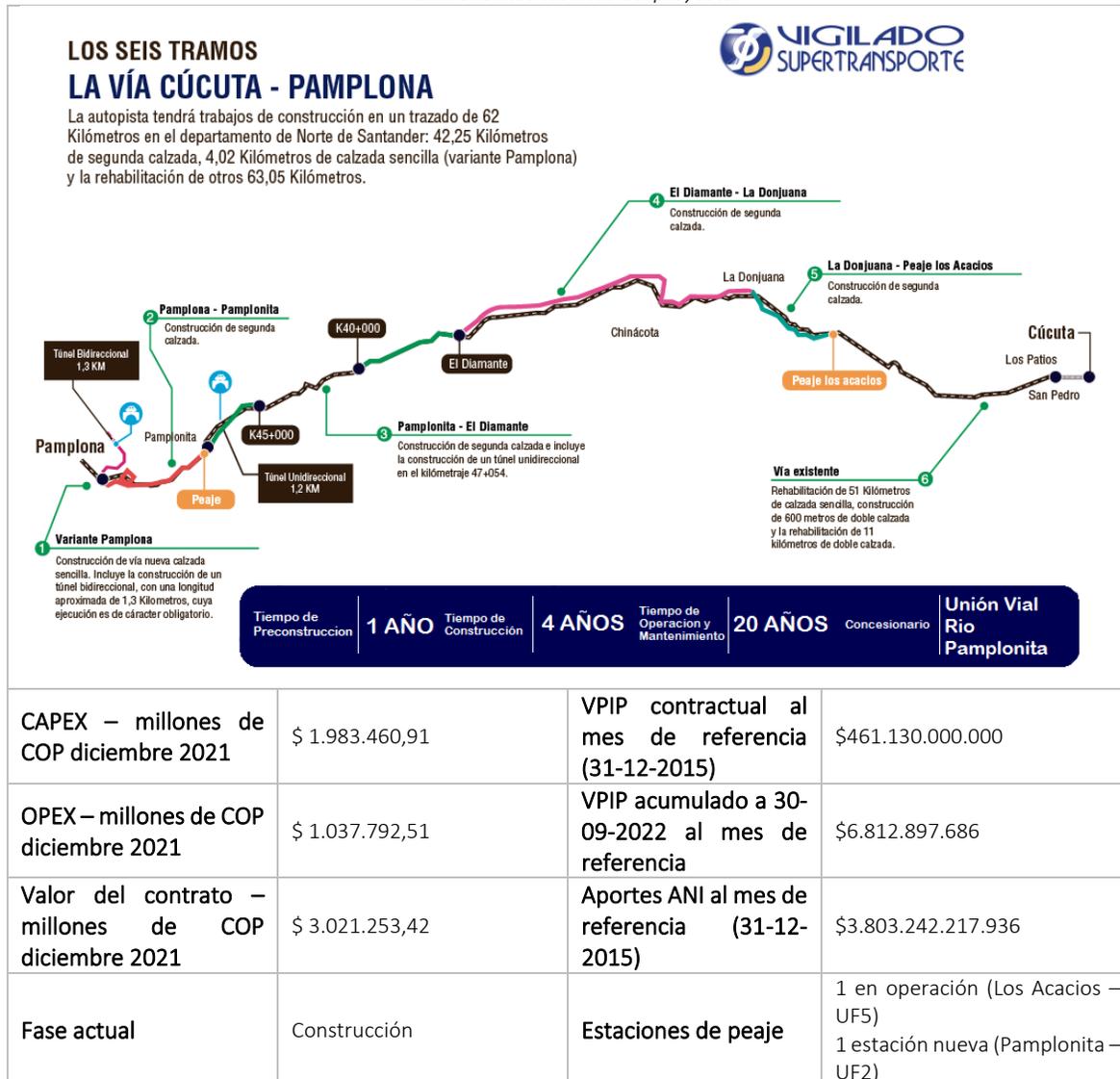
Fuente: Matriz de seguimiento a proyectos a cargo de la Vicepresidencia Ejecutiva remitida a la Oficina de Control Interno en septiembre de 2022 y registro de asistencia de entrevistas al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto llevadas a cabo en octubre de 2022.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Cúcuta-Pamplona hace parte de la tercera ola del programa de cuarta generación (4G); con intervenciones de rehabilitación y mantenimiento a la vía existente, la construcción de una segunda calzada y la construcción de una variante a la altura de la ciudad de Pamplona, la ejecución del contrato de concesión No. 002 de 2017 aportará a la interconexión del centro del país con la zona fronteriza nororiental.

Las características generales del proyecto se muestran enseguida:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.



Fuente: Información disponible en Aniscopio actualizada a 30 de septiembre de 2022 y página web de la interventoría <https://pamplonacucuta.afa.com.co/>

El proyecto se divide en seis unidades funcionales, así:

Tabla 4. Descripción unidades funcionales corredor Pamplona-Cúcuta

UF	SECTOR	LONGITUD (km)	INTERVENCIONES GENERALES
1	Pamplona	4.02	Variante Pamplona: Construcción de vía nueva en calzada sencilla. Incluye construcción de un túnel bidireccional con longitud mínima de 1,373 m.

UF	SECTOR	LONGITUD (km)	INTERVENCIONES GENERALES
2	Pamplona – Pamplonita	8.5	Construcción de segunda calzada.
3	Pamplonita – El Diamante	9.45	Construcción de segunda calzada. Incluye la construcción de un túnel unidireccional con longitud mínima de 1,175 m.
4	El Diamante – La Don Juana	17.86	Construcción de segunda calzada.
5	La Don Juana – Los Acacios	5.84	Construcción de segunda calzada.
6	Pamplona – Los Acacios	62.6	Incluye la rehabilitación de 51 km de calzada sencilla, 11 km de vía en doble calzada y la construcción de 600 m de segunda calzada. Incluye la intervención a cuatro puntos críticos.

Fuente: Sección 3.3 División del proyecto. Parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017. Apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 002 de 2017.

El 1 de agosto de 2018 se suscribió el Acta de Inicio de la Fase de Construcción del proyecto; inicialmente se estimó que a partir de ese momento del tiempo el Concesionario contaba con 48 meses² para ejecutar las intervenciones listadas en la tabla que precede; sin embargo, dicho plazo se ha prorrogado en el tiempo, a tal punto que en diciembre de 2020 se acordó que el plan de obras se extendería hasta noviembre de 2022.³

Las causas de la ampliación del plazo del plan de obras hasta noviembre de 2022 se fundamentan en el *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 5 de octubre de 2020, a través del que se reconoció el COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad que afectó el cumplimiento de diferentes obligaciones contractuales, entre ellas el plan de obras.

Aspectos relacionados con la ejecución del plan de obras y del cumplimiento de lo pactado con el Acuerdo relacionado con el COVID-19, entre otros temas, hacen parte de situaciones que se revisaron en la auditoría. Esto con base en un análisis de documentación recibida durante la auditoría, de los resultados de entrevistas realizadas y de los resultados de un recorrido de verificación al proyecto realizado en octubre de 2022.

² Sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017.

³ Mediante comunicación con radicado ANI No. 20204091250382 del 11 de diciembre de 2020 la Interventoría se pronunció favorablemente sobre la ampliación del plan de obras hasta noviembre de 2022.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función de **a)** la ejecución del plan de obras, **b)** el estado de diferentes riesgos contractuales y **c)** acciones implementadas en el proyecto a partir de lo acordado para el proyecto con ocasión de los impactos por el COVID-19.

5.1 Ejecución del plan de obras y operación del corredor vial Cúcuta - Pamplona

Según lo reportado en Aniscopio⁴ a 30 de octubre de 2022 el avance físico global del plan de obras es de 73.41% ejecutado contra 99.93% programado, es decir que se tiene un atraso del 26.52%, distribuido de la siguiente manera:

Tabla 5. Avance físico plan de obras.

UF	Sector	Inicio	Fin	Ejecutado (%)	Programado (%)	Δ (%)
1	Variante Pamplona	08-07-2019	06-11-2021	100	100	0
2	Pamplona – Pamplonita	26-02-2019	05-11-2021	98.33	100	-1.67
3	Pamplonita – El Diamante	02-03-2020	06-11-2022	61.39	99.72	-38.33
4	El Diamante – La Don Juana	14-03-2020	05-11-2022	49.98	99.95	-49.97
5	La Don Juana – Los Acacios	28-02-2020	04-11-2022	51.92	99.98	-48.06
6	Los Patios - Pamplona	01-08-2018	29-09-2020	100	100	0
TOTAL PROYECTO		01-08-2018	06-11-2022	73.41	99.93	-26.56

Fuente: Avance unidades funcionales, disponible en Aniscopio, con corte al 30 de octubre de 2022.

Sobre las Unidades Funcionales 1 y 6: Cuentan con Acta de Terminación, es decir que las obras correspondientes a cada una de ellas fueron concluidas por el Concesionario y aceptadas por la Interventoría y por la ANI.

El 30 de diciembre de 2020 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional No. 6. y el 29 de julio de 2022 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional No. 1, luego de que el Concesionario subsanara diferentes situaciones que inclusive dieron lugar a la notificación de plazos de cura. La puesta en servicio de estas Unidades Funcionales permite el reconocimiento de retribución al Concesionario, según lo establecido en la sección 3.1 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.

A octubre de 2022 se han suscrito ocho actas de retribución, siete correspondientes a la Unidad Funcional 6 y una correspondiente a la Unidad Funcional 1.

⁴ Enlace Aniscopio: <https://aniscopio.ani.gov.co/>

A octubre de 2022 únicamente se han hecho efectivos los pagos correspondientes a las actas de retribución No. 1 y No. 2, con recursos de los Aportes ANI para las vigencias 2020 y 2021 y generados por la puesta en servicio de la Unidad Funcional No. 6 en diciembre de 2020.

Las actas de retribución No. 3 a No. 8 corresponden al recaudo percibido en los meses de marzo, abril, mayo, junio y julio de 2022 en el peaje Los Acacios; sobre las cuales el Concesionario entregó a la ANI y a la Interventoría los insumos correspondientes entre septiembre y octubre de 2022; razón por la cual, hubo un acuerdo sobre estas actas hasta octubre de 2022, a pesar de que la sección 3.1 (d) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017 establece que *“(…) dentro de los primeros diez (10) Días del Mes siguiente al Mes respecto del cual se calcula la Retribución. El Interventor y el Concesionario consignarán las bases de cálculo en el Acta de Cálculo de la Retribución”*⁵.

Sobre la Unidad Funcional 2: Desde noviembre de 2021 el porcentaje esperado de ejecución de la Unidad Funcional 2 es del 100%; sin embargo, con base en la Tabla 5, a octubre de 2022 registra pendientes en su terminación. La no culminación de la Unidad Funcional 2 en los plazos previstos dio lugar al otorgamiento de un plazo de cura al Concesionario para sanear el incumplimiento en la ejecución de obras, acorde a lo establecido en la sección 6.1.c de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017 y según decisión de la ANI a través de la comunicación con radicado No. 20225000186941 del 24 de junio de 2022, en la que se definió 3 de octubre de 2022 como fecha de vencimiento del plazo de cura.

En línea con este plazo de cura, se evidenció que a través de la comunicación con radicado 20224091098192 del 29 de septiembre de 2022 el Concesionario puso a disposición de la Interventoría y de la ANI las intervenciones adelantadas en la Unidad Funcional 2, con el fin de que se inicie el procedimiento de verificación correspondiente, para lo que la Interventoría y la ANI *“(…) tendrán un plazo máximo de sesenta (60) Días para verificar la terminación de la Unidad Funcional y, de ser el caso, para formular las solicitudes de corrección o complementación.”*, según lo dispuesto en la sección 4.17 (a)(ii) de la parte general de contrato de concesión No. 002 de 2017.

Sobre las Unidades Funcionales 3, 4 y 5: Respecto a las Unidades Funcionales 3, 4 y 5, el plan de obras establece que su terminación se dé en noviembre de 2022; sin embargo, esto no sucedió.

Durante la ventana de tiempo analizada en la auditoría, se evidenció que la Interventoría y la ANI solicitaron al Concesionario actualizar el plan de obras para estas Unidades Funcionales, sin modificar y/o ampliar el plazo máximo de terminación de cada una de estas tres Unidades Funcionales, como se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20225000181631 del 22 de junio de 2022.

El Concesionario ha argumentado que no es posible culminar las intervenciones en las fechas esperadas y ha solicitado la no objeción de un plazo de cura de aproximadamente un año para cada

⁵ Actas de retribución disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

una de estas tres Unidades Funcionales, lo que se constata con la comunicación con radicado ANI No. 20224091144862 del 10 de octubre de 2022.

Ante este tipo de solicitudes la ANI se ha pronunciado indicando que la tasación y otorgamiento del plazo de cura se determinaría en “(...) en función del estado de ejecución de las Intervenciones para la fecha prevista de terminación del plazo contractual, es decir, para el 6 de noviembre de 2022.”, como se indica en la comunicación con radicado ANI No. 20225000261411 del 29 de agosto de 2022.

Cumplida la fecha de terminación del plan de obras, se evidenció que desde la Vicepresidencia Ejecutiva, por solicitud de la Interventoría, se emitió la no objeción a un plazo de cura de doce meses para que el Concesionario culmine las intervenciones previstas en las Unidades Funcionales 3,4 y 5; lo que se evidencia con el radicado ANI No. 20225000364931 del 11 de noviembre de 2022.

Plazo de cura que va en línea con lo establecido en la sección 10.2 del capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017 (Sanciones y esquemas de apremio) y que, en lo que corresponde a la no terminación de las intervenciones de una Unidad Funcional dentro del término previsto, “(...) podrá ser hasta del veinte por ciento (20%) del plazo previsto en este Contrato para la terminación de la Unidad Funcional respectiva”, según lo establecido en la sección 6.1.c de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017. La Interventoría notificó al Concesionario sobre el plazo de cura a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224091277512 del 15 de noviembre de 2022.

Con base en esta contextualización del estado general de ejecución de cada una de las unidades funcionales del proyecto, enseguida se ilustra con mayor detalle el estado actual de cada una de las Unidades Funcionales a partir de los resultados de i) las entrevistas de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y con la Interventoría, ii) de la revisión documental realizada y iii) de un recorrido de verificación adelantado con el acompañamiento de la Interventoría entre el 26 y el 28 de octubre de 2022.

5.1.1 Unidad Funcional 1: Variante Pamplona

Como se ha indicado previamente, el 29 de julio de 2022 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional No. 1, luego de que el Concesionario subsanara diferentes observaciones de la Interventoría en el marco del otorgamiento de plazos de cura. En esta Acta de Terminación se estableció que el Concesionario tiene pendientes en materia de especificaciones técnicas que se deben superar dentro de los 180 días siguientes a su suscripción, según lo establecido en la cláusula segunda del otosí No. 3 al contrato de concesión No. 002 de 2017.

Los pendientes tienen que ver con situaciones relacionadas con la operación del túnel Pamplona (i.e. sistema SOS, sistemas inteligentes de transporte – ITS en el túnel, señalización), fallos en el pavimento rígido del túnel, manejo de vertimientos al interior del túnel, estado de la demarcación, de drenajes y de muros de contención en el sector a cielo abierto, entre otros aspectos.

Entre el 26 y el 28 de octubre de 2022 se realizó un recorrido de verificación a la Unidad Funcional 1, del que se presenta el registro fotográfico correspondiente enseguida:

Foto 1. UF1 – Variante Pamplona sector cielo abierto portal Cúcuta



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.

Se evidenció pavimento flexible en condiciones adecuadas de servicio, tratamiento de taludes e implementación de elementos de seguridad vial, tales como demarcación horizontal, vertical y defensa metálica con terminal apropiado.

Foto 2. UF1 – Variante Pamplona sector cielo abierto portal Cúcuta



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.

Se evidenció la implementación de planes de manejo de tráfico implementados para atender las observaciones y complementaciones establecidos en el Anexo No. 1 del acta de terminación de la Unidad Funcional No. 1.

Foto 3. UF1 – Túnel Pamplona, portal Cúcuta



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.

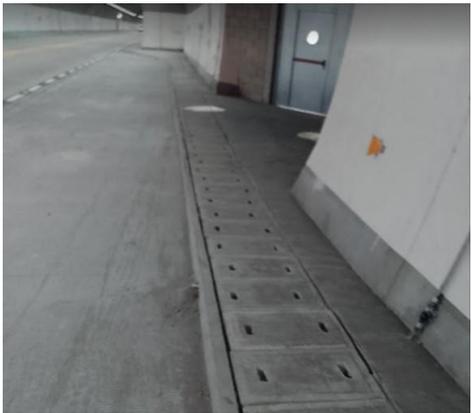
A partir de un ejercicio visual se evidenció que el portal del túnel y de la galería de escape no generan alertas en cuanto a inestabilidad. Se evidenciaron condiciones adecuadas de la infraestructura vial para la prestación del servicio al ciudadano.

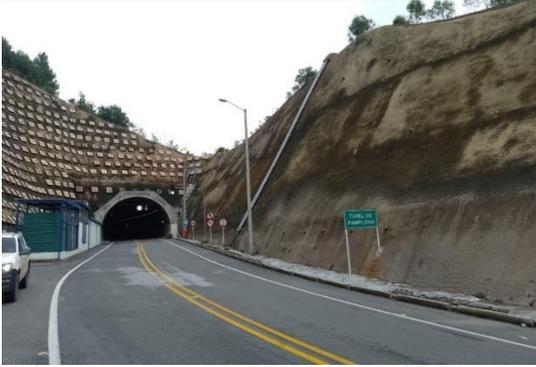
Foto 4. UF1 – Centro de control Túnel Pamplona



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.

Se evidenció prestación de servicio en el centro de control de operaciones del túnel Pamplona, donde, entre otros, el Concesionario hace seguimiento en tiempo real a la prestación de servicio al interior del túnel.

<p>Foto 5. UF1 – Túnel Pamplona, galería de escape</p>	<p>Foto 6. UF1 – Teléfonos de emergencia galería de escape</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.</p>
<p>A partir de un ejercicio visual se evidenció que la infraestructura asociada a la galería de escape del túnel Pamplona se encuentra en condiciones adecuadas de operación.</p>	<p>Se evidenció instalación de teléfonos de emergencia en la galería de escape; sin embargo, se evidenciaron fallas en el funcionamiento al realizar una prueba aleatoria sobre el teléfono GBPS101, que fue notificada inmediatamente al Concesionario.</p>
<p>Foto 7. UF1 – Túnel Pamplona, nicho de emergencia</p>	<p>Foto 8. UF1 – Observaciones Acta de Terminación al interior del túnel</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.</p>
<p>Se evidenció adecuada iluminación y disponibilidad de nichos de emergencia al interior del túnel Pamplonita. Se evidenció un pavimento cuyas condiciones son seguras para la prestación de servicio; sin embargo, en el Acta de Terminación de</p>	<p>En términos generales, se considera que la infraestructura vial al interior del túnel permite la prestación de servicio al usuario; no obstante, aspectos como escalonamientos y espacios entre tapas de concreto, andén y bordillo de la vía hacen</p>

<p>la Unidad Funcional No. 1 se han establecido observaciones asociadas a fallos en sello de juntas.</p>	<p>parte de las observaciones establecidas en el Acta de Terminación de la Unidad Funcional No. 1.</p>
<p>Foto 9. UF1 – Túnel Pamplona, portal Pamplona</p>	<p>Foto 10. UF1 – Túnel Pamplona, glorieta portal Pamplona</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 28-10-2022.</p>
<p>A partir de un ejercicio visual se evidenció que el portal del túnel no genera alertas en cuanto a inestabilidad. Se evidenció disponibilidad de señalización horizontal y vertical. En el sector se encuentra infraestructura asociada a sistemas de energía del túnel.</p>	<p>En el sector del portal del túnel se cuenta con la glorieta Pamplona, que empalma el corredor Cúcuta - Pamplona con la concesión Bucaramanga – Pamplona. En el Acta de Terminación de la Unidad Funcional No. 1 se tienen observaciones que debe atender el Concesionario respecto a esta infraestructura.</p>

Entre los aspectos a resaltar de la Unidad Funcional No. 1 se tiene que al interior de la ANI cursa un procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario con ocasión a la “(...) falta de control de los caudales de infiltración para que no excedan el límite de 22,71 l/s, provenientes del Túnel Pamplona de la Unidad Funcional 1, autorizado en Resolución No. 1071 de 2019 por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA”, el cual fue solicitado por la Vicepresidencia Ejecutiva y la Gerencia G2-09 de la Vicepresidencia Jurídica a través del memorando ANI No. 20215000099603 del 15 de julio de 2021, luego de que se llevara a cabo la gestión correspondiente entre el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y la Interventoría, quien evidenció incremento en los caudales de infiltración en septiembre de 2020.

A octubre de 2022 el GIT de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales demostró que la actuación administrativa sancionatoria se encuentra en trámite, “(...) en etapa probatoria”.⁶

⁶ Reporte suministrado mediante correo electrónico del 7 de octubre de 2022, disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

Según lo reportado por la Interventoría, se “(...) *mantienen valores superiores al caudal máximo autorizado en la licencia ambiental.*”⁷

Se informa que el aumento de caudal de infiltración proveniente del túnel Pamplona tiene relación con uno de los tres hallazgos que la Contraloría General de la República formuló al Concesionario y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) con ocasión de una denuncia recibida por el Ente de Control, lo que se informó a la ANI a través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091466122 del 16 de diciembre de 2021 (Ver sección 8).

También se resalta que las cantidades de obra del túnel Pamplona hacen parte de una posible controversia al interior del proyecto ya que estas no se han logrado conciliar y son la base para generar alertas, en caso de proceder, del riesgo contractual y compartido entre el público y el privado, denominado *sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico* (Ver sección 5.2.6).

5.1.2 Unidad Funcional 2: Pamplona – Pamplonita

Como se informó previamente, en septiembre de 2022 el Concesionario puso a disposición de la Interventoría y de la ANI las intervenciones adelantadas en la Unidad Funcional 2, con el fin de que se inicie el procedimiento de verificación correspondiente, para lo que la Interventoría y la ANI “(...) *tendrán un plazo máximo de sesenta (60) Días para verificar la terminación de la Unidad Funcional y, de ser el caso, para formular las solicitudes de corrección o complementación.*”, según lo dispuesto en la sección 4.17 (a)(ii) de la parte general de contrato de concesión No. 002 de 2017.

Al respecto, se evidenció que la Interventoría indicó a la ANI que “(...) *el contrato no previó que el concesionario pusiera a disposición una unidad funcional en ejecución para que confluyera la función de verificación de la Interventoría, mientras que éste en paralelo ejecuta las Intervenciones*”⁸, pues en este corredor vial aún se ejecutan actividades de obra.

Ante el pronunciamiento de la Interventoría, se evidenció que la ANI le requirió verificar la terminación de la Unidad Funcional y establecer los pendientes del caso para que estos sean atendidos acorde a lo establecido contractualmente. Asimismo, la Entidad le indicó a la Interventoría que en caso de que se evidencien incumplimientos del Concesionario, se deberá acudir a la no objeción del plazo de cura o al informe de incumplimiento correspondiente.⁹

Entre el 26 y el 28 de octubre de 2022 se realizó un recorrido de verificación a la Unidad Funcional 2. A partir de un diagnóstico netamente visual, se considera que la Unidad Funcional 2 tiene pendientes

⁷ Sección 4.5.2 del informe mensual de interventoría No. 61, correspondiente a agosto de 2022, radicado en la Entidad con la comunicación No. 20224091038752 del 15 de septiembre de 2022.

⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20224091180092 del 19 de octubre de 2022.

⁹ Ver comunicación con radicado ANI No. 20225000356131 del 4 de noviembre de 2022.

para entrar en servicio, relacionados con estabilidad de taludes, elementos de seguridad vial y señalización. Parte del registro fotográfico del recorrido de verificación se muestra enseguida:

<p>Foto 11. UF2 – Viaducto 201</p>	<p>Foto 12. UF2 – Sistemas de drenaje pendientes K55+500</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>
<p>Infraestructura en condiciones adecuadas, terminada en mayo de 2021, según lo reportado por la Interventoría.</p>	<p>A lo largo de la UF2 se evidenciaron múltiples zanjas sin revestimiento, sobre las que el Concesionario adelantaba las intervenciones del caso.</p>
<p>Foto 13. UF2 – Sectores finalizados</p>	<p>Foto 14. UF2 – Sectores no terminados</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>
<p>Se evidenciaron tramos con pavimento a nivel de rasante y con demarcación horizontal, como es el caso del sector previo al viaducto 210 (Aproximadamente K53 sentido Pamplona - Cúcuta)</p>	<p>En proximidades a la estación de peaje de la Unidad Funcional No. 2 se evidenciaron tramos con múltiples pendientes, tales como disponibilidad de señalización y elementos de protección lateral.</p>

Foto 15. UF2 – Estación de peaje Pamplonita



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.

Foto 16. UF2 – Explanación zona administrativa peaje Pamplonita



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.

La infraestructura del peaje Pamplonita se encuentra en condiciones adecuadas; no obstante, a octubre de 2022 se tramitan periodos de cura respecto al tratamiento a los taludes de corte en el sector.¹⁰

Se evidenció disonibilidad de zona para oficinas en el sector del peaje Pamplonita; así mismo se evidenciaron pendientes en tratamiento de taludes y del concreto colocado en este sector.

Como se ha informado previamente y según se evidencia en el registro fotográfico, la Unidad Funcional 2 incluye la construcción y puesta en operación de una estación de peaje nueva denominada Pamplonita, cuyo recaudo “(...) comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2”, según lo dispuesto en la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017.

Se evidenció que la puesta en operación del peaje ha traído inconformismo por parte de la comunidad, lo que ha demandado gestión interinstitucional de la ANI con diferentes actores, como alcaldes, concejales, líderes sociales, así como con el Ministerio de Transporte y con la Superintendencia de Transporte.

Esta problemática se ha enmarcado en el riesgo del contrato de concesión No. 002 de 2017 denominado “no instalación de casetas de peaje” (Ver sección 5.2.3)

5.1.3 Unidad Funcional 3: Pamplonita – El Diamante

Con base en los resultados del recorrido al proyecto realizado entre el 26 y el 28 de octubre de 2022, se evidenciaron avances en la construcción del túnel Pamplonita, construcción de puentes y viaductos, movimientos de tierra y estabilización de taludes, entre otras intervenciones; no obstante, como se indica en la Tabla 5, a octubre de 2022 se registra un retraso del 38.33% y la ANI decidió otorgar un plazo de cura para su terminación.

¹⁰ Ver radicado ANI No. 20225000338611 del 24 de octubre de 2022.

Registro fotográfico del estado de la Unidad Funcional 3 a octubre de 2022 se muestra enseguida:

<p>Foto 17. UF3 – Disposición de material túnel Pamplonita</p>	<p>Foto 18. UF3 – Túnel Pamplonita portal Cúcuta</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>
<p>Se evidenciaron avances en la construcción del túnel Pamplonita. Dentro de los pendientes se tiene el pavimento. En el recorrido se evidenció disposición de material sobrante a lo largo del túnel. La disposición de este tipo de material ha sido motivo de seguimiento en el proyecto por parte de la Interventoría (Ver radicado ANI No. 20224091116412 del 04-10-22)</p>	<p>Se evidenció la disponibilidad de equipos de construcción y de señalización temporal en obra en los portales del túnel, donde, a su vez, no se identificaron alertas respecto a inestabilidades.</p>
<p>Foto 19. UF3 – Viaducto 305 (K45+558 – K45+629)</p>	<p>Foto 20. UF3 – Viaducto 320 (K38+646)</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>
<p>Se evidenció terminación de cimentación y de alzado de pila; únicamente se tienen pendientes en materia</p>	<p>Se evidenció terminación de cimentación y de alzado de pila; quedando pendientes asociados al tablero y</p>

de tablero, acorde a lo reportado por la Interventoría en sus informes mensuales.	a los enfoques, acorde a lo reportado por la Interventoría en sus informes mensuales.
Foto 21. UF3 – Muro suelo reforzado MSR 335	Foto 22. UF3 – Estación de pesaje UF3
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>
Se evidenció la construcción de muros de suelo reforzado para contener terraplenes construidos en la Unidad Funcional No. 3, acorde a lo reportado por la Interventoría en sus informes mensuales.	Se evidenciaron avances en las explanaciones requeridas para la zona de pesaje proyectada en la Unidad Funcional 3. A octubre de 2022 no se cuenta con estaciones de pesaje operativas en el proyecto.

De la Unidad Funcional 3 se resalta que las cantidades de obra del túnel Pamplonita hacen parte de una posible controversia al interior del proyecto ya que estas no se han logrado conciliar y son la base para generar alertas, en caso de proceder, del riesgo contractual y compartido entre el público y el privado, denominado *sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico* (Ver sección 5.2.6).

5.1.4 Unidad Funcional 4: El Diamante – La Don Juana

A partir del recorrido al proyecto realizado entre el 26 y el 28 de octubre de 2022 se evidenciaron avances en la construcción de puentes y viaductos, movimientos de tierra y estabilización de taludes, entre otras intervenciones; no obstante, como se indica en la Tabla 5, a octubre de 2022 se registra un retraso cercano al 50% y la ANI decidió otorgar un plazo de cura para su terminación.

Registro fotográfico del estado de la Unidad Funcional 4 a octubre de 2022 se muestra enseguida:

Foto 23. UF4 – Viaducto 401 (K33+225 – K33+290)



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Foto 24. UF4 – Paso provisional viaducto 401 (K33+225 – K33+290)



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Se evidenciaron trabajos asociados a la excavación de pilotes, así como implementación de medidas de seguridad, tales como control de gases para trabajos confinados.

Se evidenció colapso se paso provisional de obra para la construcción del viaducto 401, posiblemente con ocasión de las crecientes del río Pamplonita producidas por el invierno.

Foto 25. UF4 – Sector K25 – K30 a nivel de mezcla asfáltica



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Foto 26. UF4 – Sector K25 – K30 a nivel de granulares



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Entre el K25 y el K30 se evidenciaron tramos a nivel de mezcla asfáltica. En ciertos tramos se evidenció disposición de material proveniente de la excavación, en los costados de la vía.

Entre el K25 y el K30 se evidenciaron tramos a nivel de granulares, con estabilización en los taludes de corte.

<p>Foto 27. UF4 – Viaducto 430 (K21+103 al K21+183)</p>	<p>Foto 28. UF4 – Viaducto 445 (K17+355 – K17+388)</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>
<p>El viaducto presenta un avance general superior al 80%, donde los pendientes principales tienen que ver con el tablero.</p>	<p>Viaducto construido para evitar la interferencia con oleoducto de CENIT; cimentación terminada y pendientes en materia de tablero. Es decir que se reconocerá de la subcuenta de Redes.</p>
<p>Foto 29. UF4 – Taludes de corte K21 – K26</p>	<p>Foto 30. UF4 – Talud EXV822</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>
<p>Se evidenciaron avances en materia de explanaciones, tales como taludes de corte.</p>	<p>Se evidencia desprendimiento de material de talud intervenido que incluso ha afectado el río Pamplonita; situación que fue alertada por la Interventoría (Radicado ANI No. 20224091177562 del 19-10-22).</p>

Foto 31. UF4 – Oficina de atención al usuario satélite Bochalema



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.

Foto 32. UF4 – Oficina de atención al usuario satélite Bochalema



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.

Se verificó la disponibilidad y operación de las oficinas satélite de atención al usuario, al realizar una visita aleatoria a la oficina ubicada en el municipio de Bochalema, donde se validó la disponibilidad de material informativo del proyecto y de personal capacitado del Concesionario.

De la Unidad Funcional 4 se resalta que situaciones asociadas a la caída de material en cuerpos de agua ha dado lugar a la aplicación de esquemas de apremio al Concesionario. Por ejemplo, se evidenció que a octubre de 2022 desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se trabaja en la solicitud de inicio de un proceso administrativo sancionatorio con ocasión del informe de presunto incumplimiento elaborado por la Interventoría asociado a la “(...) *falta de implementación en las medidas de manejo adecuadas para el control y manejo apropiado del deslizamiento de material de excavación hacia la cobertura vegetal, ronda hídrica y cauce del río Pamplonita*”, radicado en la Entidad a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224090480672 del 2 de mayo de 2022, aclarado a través de comunicación con radicado ANI No. 20224090623082 del 6 de junio de 2022.

También se evidenció que se aplican esquemas de apremio contra el Concesionario debido a la no entrega de “(...) *las modificaciones a los diseños no objetados de los taludes, terraplenes y diseño geométrico de las distintas Unidades Funcionales que componen el Proyecto, donde se han implementado cambios unilaterales a los diseños No Objetados*”, como se evidencia en la notificación del periodo de cura con radicado ANI No. 20224091189912 del 21 de octubre de 2022.

Se considera que el control a las modificaciones de diseños de taludes es necesario para garantizar la seguridad de los trabajadores actuales y futuros usuarios del corredor vial, así como para garantizar la protección de cuerpos de agua. Este control puede evitar situaciones como la ilustrada en la Foto 30, que corresponde a movimientos de remoción en masa debido a malas prácticas en la construcción.

5.1.5 Unidad Funcional 5: La Don Juana – Los Acacios

A partir del recorrido al proyecto realizado entre el 26 y el 28 de octubre de 2022 se evidenciaron avances en la construcción del túnel La Honda, intervenciones a la estación de peaje Los Acacios y avances en la construcción de puentes y viaductos; no obstante, como se indica en la Tabla 5, a octubre de 2022 se registra un retraso cercano al 50% y la ANI decidió otorgar un plazo de cura para su terminación.

Registro fotográfico del estado de la Unidad Funcional 5 a octubre de 2022 se muestra enseguida:

<p>Foto 33. UF5 – Túnel La Honda, portal salida</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>	<p>Foto 34. UF5 – Túnel La Honda</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>
<p>A partir de un ejercicio de diagnóstico visual, no se evidenciaron alertas sobre inestabilidad en los portales del túnel La Honda; túnel construido a cuenta y riesgo del Concesionario.</p>	<p>Tal como ha informado la Interventoría en sus reportes, se evidenciaron avances respecto a revestimiento final del túnel y de instalación de tuberías.</p>
<p>Foto 35. UF5 – Viaducto 505 (K14+170 – K14+555)</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>	<p>Foto 36. UF5 – Viaducto 501 (K15+824 – K16+047)</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>

<p>Se evidenció terminación de la cimentación y de trabajos en el tablero, tales como construcción de elementos de proyección lateral tipo New Jersey.</p>	<p>Se evidenció terminación de la cimentación y de avances en el tablero, quedando pendiente izaje de vigas e instalación de tablero en cruce con la vía hacia Chinacota.</p>
<p>Foto 37. UF5 – Zodme VER719</p>	<p>Foto 38. UF5 – Zodme VER 719</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.</p>	
<p>Se evidenció que la Interventoría hace seguimiento a la capacidad de los Zodmes, al manejo de aguas y a las solicitudes a la Autoridad Ambiental respecto a cambios de estas zonas de disposición. Durante el recorrido de verificación se hicieron apreciaciones sobre el estado actual de señalización asociada al Zodme VER719, al manejo de aguas y de la vía de acceso a esta zona.</p>	

De la Unidad Funcional 5 se resalta la construcción del túnel La Honda, que no es contractual y que no da lugar a actas de obra en el marco del seguimiento al riesgo contractual de *sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico*.

Durante el recorrido de verificación se evidenció que de las excavaciones en el portal de salida del túnel (Foto 33) se ha generado material que afecta la quebrada La Honda, dando lugar a movimientos de remoción en masa que han afectado la movilidad en la Unidad Funcional 6 (PR116+400); situación que además de tener impactos ambientales negativos puede poner en riesgo la seguridad de los usuarios del corredor existente Cúcuta - Pamplona.

Se evidenció que la Interventoría ha generado alertas al respecto, solicitando la implementación de medidas adecuadas para el manejo de drenajes y para la estabilidad del terreno en la zona, lo que se puede constatar, por ejemplo, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20224090309842 del 16 de marzo de 2022, 20224090980372 del 2 de septiembre de 2022 y 20224091231342 del 1 de noviembre de 2022.

En la última comunicación citada se evidencia que el inadecuado manejo de aguas de escorrentía no solo se evidencia en el sector aquí comentado (PR116+400), también se presenta en sectores de las Unidades Funcionales 1 y 3.

Asimismo, se evidenció que desde la ANI se ha hecho seguimiento a las acciones del Concesionario frente a las afectaciones originadas por las excavaciones en la Unidad Funcional 5 sobre el corredor existente Cúcuta – Pamplona, Unidad Funcional 6. Por ejemplo, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20225000346141 del 31 de octubre de 2022, la ANI reiteró al Concesionario alertas de la Interventoría con relación a la implementación de medidas para corregir las afectaciones comentadas.

La falta de acciones correctivas del Concesionario dio lugar a que mediante comunicación con radicado ANI No. 20224091279842 del 15 de noviembre de 2022 la Interventoría solicitara a la ANI la no objeción de un periodo de cura, en estudio por parte de la Entidad.

5.1.6 Unidad Funcional 6: Pamplona - Los Acacios

Como se mencionó previamente, el 30 de diciembre de 2020 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 6; en el recorrido realizado entre el 26 y el 28 de octubre de 2022 se realizó un diagnóstico de la operación y del estado del corredor vial Pamplona – Los Acacios, del que se presentan los resultados enseguida.

Respecto al peaje existente de Los Acacios, la sección 2.3 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 002 de 2017 establece que *“El presente Proyecto cuenta con una (1) Estación de Peaje existente, ubicado en el PR 120+000 de la Ruta 5505 sector La Don Juana – Acacios, tramo que actualmente consiste en única calzada. Una vez finalizada la construcción de la segunda calzada, prevista en los términos de la Sección 2.4 del presente Apéndice Técnico para la Unidad Funcional 5, el Concesionario deberá adecuar la Estación de Peaje para la atención de la Doble Calzada”*.

Se evidenció que el peaje ha sido ampliado para prestar servicio en doble calzada; sin embargo, a octubre de 2022 opera con una modalidad de cobro manual. Se evidenció que se han instalado equipos, en fase pruebas, para automatizar la operación del peaje y así cumplir con la tecnología requerida en la sección 3.3.4.3 del apéndice técnico No. 2 en el momento en el que entre en operación la Unidad Funcional 5.

En lo que corresponde a la implementación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), acorde a lo dispuesto en las resoluciones 20213040035125 del 11 de agosto de 2021 y 202130400051695 del 29 de octubre del mismo año, expedidas por el Ministerio de Transporte, se genera una alerta sobre el riesgo contractual de *cambio de normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)* y a octubre de 2022 no se tiene certeza de las medidas a aplicar en el proyecto (Ver sección 5.2.5), lo que ha sido objeto de seguimiento por la Superintendencia de Transporte (Ver sección 8).

En cuanto al seguimiento y control a la operación del peaje se evidenció la gestión correspondiente por parte de la Interventoría, que incluye formulación, seguimiento y cierre de hallazgos. Se evidenciaron situaciones alertadas por la Interventoría desde que el peaje se incorporó al proyecto Cúcuta - Pamplona, marzo de 2022, y que a la fecha no se han podido solucionar, tales como la imposibilidad de realizar arqueos de fondo de recambios y de caja menor, así como de verificación

de dineros personales del personal del Concesionario que trabaja en el peaje,¹¹ lo que ha limitado el cumplimiento de las obligaciones contractuales de Interventoría en materia de aforo y recaudo.

Registro fotográfico del peaje Los Acacios se muestra enseguida:

Foto 39. UF6 – Infraestructura peaje Los Acacios	Foto 40. UF6 – Boletería peaje Los Acacios
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.</p>
<p>En términos generales, la infraestructura asociada al peaje Los Acacios es adecuada para la prestación de servicio a la ciudadanía; la Interventoría hace seguimiento a eventuales novedades al respecto.</p>	<p>Se evidenció que el peaje Los Acacios opera con boletería manual; sin embargo, se evidenció la disponibilidad de equipos en fase de pruebas para automatizar dicha operación.</p>

En cuanto a instalaciones necesarias para la adecuada operación del corredor vial, tales como el Centro de Control de Operaciones (CCO) y áreas de servicio, se verificó su disponibilidad en la Unidad Funcional 6.

A pesar de que, a partir de una validación visual, la infraestructura asociada provea un espacio suficiente para el personal y equipos del Concesionario se evidenció que en octubre de 2021 la Superintendencia de Transporte visitó estas instalaciones y formuló inquietudes y observaciones respecto a su operación, tales como la ausencia de personal permanente en la enfermería y taller ubicados en el área de servicio en proximidades al peaje Los Acacios, ante lo que la Entidad envió un pronunciamiento a la Superintendencia de Transporte, a través del radicado ANI No. 20215000410071 del 27 de diciembre de 2021, en los siguientes términos:

“(...) respecto a la inquietud si el Concesionario debe tener la disposición permanente de personal para el servicio de enfermería y taller que se presta a los usuarios en el área de servicio, establece el Contrato de Concesión 002 de 2017 que como obligaciones del Concesionario tiene la prestación de los servicios de grúa, carro taller y ambulancia para la atención de accidentes,

¹¹ Ver acta de reunión del 6 de septiembre de 2022 entre el Concesionario y la Interventoría; disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

incidentes y emergencia a lo largo del corredor vial concesionado las 24 horas del día, todos los días del año; pero no se establece que el Concesionario deba contar con personal permanente en el área de servicio para la atención del taller o de la enfermería, es decir tiene la obligación de prestar el servicios las 24 horas y para eso debe realizar la coordinación respectiva para cumplir con lo indicado, lo cual el Concesionario ha venido cumpliendo de acuerdo a los indicadores reportados por la Interventoría como supervisor del Contrato de Concesión.”

En la auditoría se constató lo que respondió la ANI a la Superintendencia de Transporte, pues no se cuenta con personal permanente en el área de servicio para la atención del taller o de la enfermería.

Enseguida se presenta registro fotográfico del Centro de Control de Operaciones y del área de servicio disponibles en la Unidad Funcional 6:

Foto 41. UF6 – Centro de Control de Operaciones



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Foto 42. UF6 – Centro de Control de Operaciones



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

En términos generales, se evidenció que la edificación donde se localiza el CCO cuenta con instalaciones y servicios apropiados para el personal del Concesionario.

El Centro de Control de Operaciones cuenta con equipos que contribuyen al seguimiento en tiempo real a la operación del corredor vial.

Foto 43. UF6 – Área de servicio



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Se evidenció la disponibilidad de espacios para servicio a la ciudadanía, carentes de usuarios.

Foto 44. UF6 – Área de servicio



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Se evidenció la disponibilidad de servicio de grúa y carro taller; sin embargo, durante el recorrido no se evidenció personal permanente en el taller del área de servicio.

Con relación a servicios adicionales que contribuyen a la operación del corredor vial, tales como teléfonos de emergencia, implementación de planes de manejo de tránsito y disponibilidad de carros taller, durante la visita de verificación adelantada en octubre de 2022 se verificó su disponibilidad. Registro fotográfico al respecto se muestra en seguida:

Foto 45. UF6 – Postes SOS, pendientes UF6



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

A partir de un ejercicio de selección aleatoria, se corroboró el funcionamiento del poste SOS 619, obteniendo resultados satisfactorios. Asimismo, se

Foto 46. UF6 – PMT PR94+300



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 26-10-2022.

Durante el recorrido de verificación se presentaron eventos en la vida, cuyo tratamiento se registró de manera oportuna en el Sistema Informático de

verificó el estado de puente peatonal ubicado en La Garita, el que tuvo observaciones luego del recibo de la Unidad Funcional No. 6.

Contabilización y Control, según evidenciado en campo a través de los controles de la Interventoría.

Sobre la implementación de planes de manejo de tránsito, en el recorrido de verificación adelantado por la Oficina de Control Interno se evidenció que el colapso del puente existente en el PR105+050 ocurrido el 6 de octubre de 2022 dio lugar a i) cierre total del corredor vial hasta el 9 de octubre de 2022, generando inconformismo en los usuarios de la vía e incluso evasión del pago de peaje en Los Acacios y a ii) la implementación de un plan de manejo de tránsito que requiere de mejoras sustanciales ya que, según lo evidenciado en el recorrido de verificación, los tiempos de espera de los usuarios pueden ser superiores a treinta minutos. Enseguida se presenta registro fotográfico asociado:

Foto 47. UF6 – Pérdida de banca puente PR105+050



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.

Foto 48. UF6 – Pérdida de banca puente PR105+050



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 27-10-2022.

El colapso del puente ubicado en el PR105+050 afecta la movilidad del corredor vial Cúcuta – Pamplona, pues en este sector de la vía bidireccional únicamente se tiene circulación por un carril que se adecuó por la emergencia, arrojando tiempos de espera de, aproximadamente, treinta minutos, según lo experimentado en el recorrido.

Durante el recorrido se evidenciaron actividades preliminares del Concesionario en lo correspondiente a la obra a implementar en el PR105+050, tales como demolición de los restos de la infraestructura colapsada, así como desviación del cauce del cuerpo de agua en el sector.

Según el análisis presentado por la Interventoría en la comunicación con radicado ANI No. 20224091188132 del 21 de octubre de 2022, el puente que colapsó presentaba problemas de socavación identificadas desde la estructuración del proyecto y el Concesionario demoró en aplicar los correctivos del caso, los que de igual forma no tuvieron en cuenta recomendaciones sobre estudios de patología y de socavación de la estructura.

En la comunicación citada también se evidenció que la Interventoría, previo al colapso del puente y durante el segundo semestre de 2022, realizó seguimiento al indicador contractual de puentes y estructuras (E15), que para este caso puntual no cumplió con los valores mínimos de aceptación

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

establecidos en el apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 002 de 2017, lo que dio lugar a la generación de alertas para la aplicación de los correctivos del caso.

Adicional al análisis sobre las causas del colapso de la estructura, en la comunicación citada se evidenció que la Interventoría requirió al Concesionario documentación asociada a las medidas a aplicar en este sector, tales como diseños de las obras definitivas a implementar, cronograma de obras y medidas para garantizar un tránsito seguro en el PR105+050.

Se evidenció que en comité técnico y gerencial de seguimiento al proyecto llevado a cabo el 31 de octubre de 2022 con la participación de la ANI, la Interventoría y el Concesionario, la Interventoría reiteró el requerimiento hecho al Concesionario el 21 de octubre de 2022, respecto a la documentación asociada a las medidas a aplicar en este sector, tales como diseños de las obras definitivas a implementar, cronograma de obras y medidas para garantizar un tránsito seguro en el PR105+050.¹²

También se evidenció que a través del radicado ANI No. 20225000365461 del 11 de noviembre de 2022, la ANI reiteró el requerimiento de la Interventoría, con el propósito de que se implementen las acciones necesarias para atender el colapso del puente en mención.

Se evidenció que por medio de radicado S-04-2022111503462 del 15 de noviembre de 2022 el Concesionario remitió a la Interventoría, con copia a la Entidad “(...) los diseños de la solución final para el restablecimiento de la calzada en el PR 105+050, Unidad Funcional 6”.

En la auditoría, se evidenció que la solución definitiva en el PR105+050 fue un box coulvert, según lo evidenciado en el contenido del acta del comité técnico y gerencial de seguimiento al proyecto llevado a cabo el 31 de octubre de 2022, y en el registro fotográfico que se presenta más adelante.

Se evidenció que las acciones implementadas en el sector del PR105+050 tienen constante seguimiento de la Interventoría y la ANI, quienes, en conjunto con el Concesionario, comparten un chat de Puesto de Mando Unificado (PMU) para la carretera Cúcuta – Pamplona, donde se evidenciaron observaciones a las intervenciones allí ejecutadas.¹³

Registro fotográfico de la Interventoría referente a la construcción del box coulvert en el PR105+050 se presenta a continuación:

¹² Acta de reunión disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹³ Evidencias disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

<p>Foto 49. UF6 – Box coulvert PR105+050</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Interventoría recibido el 11-11-2022.</p>	<p>Foto 50. UF6 – Box coulvert PR105+050</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Interventoría recibido el 11-11-2022.</p>
<p>A 01-11-2022, se evidencia la instalación de acero de refuerzo.</p>	<p>A 11-11-2022 se evidencian avances en la estructura de concreto.</p>
<p>Foto 51. UF6 – Box coulvert PR105+050</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Interventoría recibido el 11-11-2022.</p>	<p>Foto 52. UF6 – Box coulvert PR105+050</p>  <p>Fuente: Registro fotográfico de la Interventoría recibido el 11-11-2022.</p>
<p>A 11-11-2022 se evidencia construcción de estructura de protección lateral y de aletas en la estructura de salida del box coulvert.</p>	<p>A 11-11-2022 se evidencian avances en el descole del box coulvert en funcionamiento.</p>

El 21 de noviembre de 2022 el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto informó que el Concesionario socializó a través de sus redes sociales finalización de la nueva estructura y que se mantendrá el paso restringido hasta mediados de diciembre para realizar trabajos donde se construyó el paso provisional y así poder habilitar la movilidad en ambos sentidos en el sector del PR105+050. Registro fotográfico publicado en las redes sociales del Concesionario se muestra enseguida:

Foto 53. UF6 – Box coulvert PR105+050



Fuente: Publicación del 21-11-2022 en las redes sociales del Concesionario.

Foto 54. UF6 – Box coulvert PR105+050



Fuente: Publicación del 21-11-2022 en las redes sociales del Concesionario.

En la publicación del 21-11-2022 en Facebook el Concesionario informa que *“Durante las próximas 3 semanas, mantendremos paso restringido a un carril, para realizar trabajos en el tramo donde construimos el desvío, necesarios para finalizar en totalidad las obras y poder habilitar en ambos sentidos el corredor vial.”*

En la publicación del 21-11-2022 en Facebook el Concesionario informa que *“Los trabajos consistieron en desmontar el puente afectado para construir un Box Culvert y dos muros longitudinales que darán rigidez a la estructura para evitar afectaciones por crecientes generadas por lluvias.”*

5.1.7 Conclusiones sobre la ejecución del plan de obras y operación del corredor vial Cúcuta - Pamplona

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. La fase de construcción no finalizó dentro del plazo previsto, que terminó en noviembre de 2022. Con corte al 30 de octubre de 2022, el avance del plan de obras era de 73.41% ejecutado contra 99.93% programado, lo que dio lugar a que el 11 de noviembre de 2022 la Vicepresidencia Ejecutiva decidiera otorgar un plazo de cura de doce meses al Concesionario para poner a disposición de la ANI y de la Interventoría las intervenciones de las Unidades Funcionales pendientes: 3, 4 y 5.
2. Las actas de retribución generadas con ocasión del recaudo del peaje Los Acacios, es decir a partir de marzo de 2022, han tenido demoras en su suscripción, pues los soportes de las actas correspondientes a los meses de marzo, abril, mayo, junio y julio se suscribieron hasta octubre de 2022, debido a que el Concesionario entregó los insumos correspondientes a la Interventoría y a la ANI entre septiembre y octubre de 2022.
3. La Unidad Funcional 1 entró en operación el 29 de julio de 2022, con corte a octubre de 2022 se trabaja en la atención de los pendientes establecidos en su Acta de Terminación, relacionados con la operación del túnel Pamplona, pavimentos, drenajes, obras de estabilización y señalización, entre otros aspectos.

4. En septiembre de 2022 el Concesionario puso a disposición de la Interventoría y de la ANI las intervenciones adelantadas en la Unidad Funcional 2, con el fin de que se inicie el procedimiento de verificación correspondiente. Durante el recorrido de verificación adelantado por la Oficina de Control Interno en octubre de 2022 se evidenció que la infraestructura asociada tiene pendientes para su puesta en servicio, relacionados con estabilidad de taludes, elementos de seguridad vial y señalización.
5. La ejecución del plan de obras ha traído múltiples observaciones de la Interventoría en materia de estabilización de taludes y de manejo ambiental que han dado lugar a la aplicación de esquemas de apremio contra el Concesionario e incluso, debido al manejo ambiental en el túnel Pamplona, a la formulación de hallazgos de la Contraloría General de la República al Concesionario y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
6. El colapso del puente ubicado en el PR+105+050 de la Unidad Funcional 6 que ocurrió el 6 de octubre de 2022, por deficiencias en los controles internos del Concesionario según lo reportado por la Interventoría, originó un cierre total del corredor vial hasta el 9 de octubre de 2022, generando inconformismo en los usuarios de la vía, evasión del pago de peaje en Los Acacios y la implementación de un plan de manejo de tránsito que requiere de mejoras sustanciales ya que los tiempos de espera de los usuarios pueden ser superiores a treinta minutos. A noviembre de 2022 el Equipo de Coordinación y Seguimiento reportó que la estructura de reemplazo (Box Coulvert) ha sido finalizada y que se estima que se mantendrá el paso restringido a un solo carril hasta mediados de diciembre, según lo socializado por el Concesionario en sus redes sociales.

5.2 Riesgos del contrato de concesión No. 002 de 2017

Según el capítulo XIII (Ecuación contractual y asignación de riesgos) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017 y la matriz de riesgos del proyecto,¹⁴ se tienen riesgos asignados al Concesionario, a la ANI, así como riesgos compartidos entre estas dos partes. En la auditoría se analizaron riesgos que han comprometido o que pueden comprometer recursos económicos de la ANI no previstos en las cuentas del patrimonio autónomo del proyecto, donde se contabilizan todos los hechos económicos de la concesión, así:

¹⁴ 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=16-19-5730078>

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 la Interventoría, a septiembre de 2022¹⁵ tiene una **probabilidad media-alta** y un **impacto medio-alto**.

Lo anterior en virtud de que el valor estimado en la estructuración del proyecto para la adquisición predial ha sido insuficiente y se ha superado en un 120%, lo que ha activado la franja de riesgo a cargo de la ANI, según lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.

Esta situación ha dado lugar a que en el proyecto se considere el “*Instructivo Previa Aprobación Fondeo por Sobrecostos Prediales a Cargo de la ANI*” (GCSP-I-016), con el fin de que se aprueben previamente los montos a cargo de la ANI que se reembolsarán al Concesionario con recursos del Fondo de Contingencias del Proyecto, para así dar continuidad a la adquisición predial y a la ejecución de compensaciones socioeconómicas que sean requeridas.

La aplicación del el *Instructivo Previa Aprobación Fondeo por Sobrecostos Prediales a Cargo de la ANI* se refleja, por ejemplo, a través de las Resoluciones No. 20225000001355 del 31 de enero de 2022 y No. 20225000007365 del 7 de junio de 2022, por medio de las cuales se han reconocido los pagos acordados en los comités de previa aprobación No. 1 y No. 2; comités efectuados el 8 de septiembre de 2021 y el 26 de octubre de 2021, respectivamente.

En los considerandos de las Resoluciones citadas se evidencian los controles institucionales y de la Interventoría respecto a los pagos a reconocer al Concesionario. Hacen parte de estos controles la realización de los comités de previa aprobación liderados por la Entidad¹⁶ y las revisiones y aprobaciones de la Interventoría a las cuentas de cobro que presenta el Concesionario para recibir los reembolsos correspondientes de la ANI,¹⁷ entre otros.

A octubre de 2022 se tiene pendiente por reconocer al Concesionario recursos acordados en los comités de previa aprobación No. 3, del 22 de febrero de 2022, No. 4, del 17 de mayo de 2022 y No. 5 del 28 de septiembre de 2022.

Durante la auditoría se evidenció que el pago No. 3 está en trámite; la cuenta de cobro presentada por el Concesionario tiene las aprobaciones correspondientes por parte de la Interventoría y de la

¹⁵ Según mapa de riesgos presentado en el Anexo K del informe de Interventoría formalizado a través del radicado ANI No. 20224091168132 del 14 de octubre de 2022.

¹⁶ Copia de las actas de los comités de previa aprobación No. 1 y No. 2 se anexan a los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁷ A manera de ejemplo se cita la comunicación con radicado ANI No. 20224090438182 del 20 de abril de 2022, a través de la que la Interventoría emitió su aprobación a la cuenta de cobro No. 02.

ANI dentro de los tiempos contractuales, según lo establecido en la sección 7.2 (e) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017. Gestión que se puede evidenciar con el contenido de la comunicación ANI No. 20225000279241 del 9 de septiembre de 2022. No se evidenció que el Concesionario haya presentado las cuentas de cobro correspondientes a lo acordado en los comités de previa aprobación No. 4 y No. 5.

No obstante, lo anterior, se evidenció que el pronunciamiento de la ANI respecto a la aprobación de los montos a aportar por parte del Concesionario en la subcuenta Predial y que posteriormente son reembolsados por la ANI supera lo indicado en la sección No. 9 “Aprobación de los Montos a Cargo de la ANI, Aportados por el Concesionario y Reembolsados por la ANI” del “Instructivo Previa Aprobación Fondeo por Sobrecostos Prediales a Cargo de la ANI” (GCSP-I-016), dado que allí se establece:

*“Realizado el Comité de Previa Aprobación de Aportes por Parte del Concesionario y suscrita el acta del mismo con los respectivos soportes, **la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI se pronunciará mediante oficio y dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, respecto a la previa aprobación solicitada por el concesionario,** determinando entre otros, la relación de los predios asociados y los montos estimados a aportar, los cuales deberán ser depositados por parte del Concesionario en la subcuenta en que se administren los recursos para la adquisición predial y compensaciones socioeconómicas, y reembolsados posteriormente por la ANI, de conformidad con el proceso establecido contractualmente. En los casos, en que el comité se haya realizado de manera virtual la ANI emitirá el pronunciamiento referido dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción del original del acta debidamente suscrita por todos los intervinientes.”*

La observación se hace con ocasión de los tiempos que han demandado los pronunciamientos de aprobación de la ANI respecto a los comités de previa aprobación No. 2 y No. 3, superiores a cinco días hábiles, así:

Tabla 6. Pronunciamientos aprobación ANI recursos comités previa aprobación.

COMITÉ NO.	FECHA DE COMITÉ	SUSCRIPCIÓN DEL ACTA ¹⁸	PRONUNCIAMIENTO DE LA ANI
2	26-10-2021	25-11-2021	Radicado ANI No. 20216040389931 del 10-12-2021
3	22-02-2022	29-03-2022	Radicado ANI No. 20226040104041 del 18-04-2022

Fuente: Elaboración propia a partir de las comunicaciones citadas: radicados ANI No. 20216040288331, 20216040389931 y 20226040104041 y de las actas de comités de previa aprobación firmadas.

Debido a que se evidenciaron incumplimientos en el plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse respecto a la aprobación de recursos adicionales a fondear por el Concesionario, acorde a lo establecido en la sección No. 9 “Aprobación de los Montos a Cargo de la ANI, Aportados por el Concesionario y Reembolsados por la ANI” del “Instructivo Previa Aprobación Fondeo por Sobrecostos

¹⁸ Entendiendo que la suscripción del acta se da cuando se tiene la firma del último participante del comité.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p style="text-align: center;">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
---	---	--

Prediales a Cargo de la ANI” (GCSP-I-016), se formula una No Conformidad en la sección 9.2 de este informe.

Por otro lado, con el fin de que el proyecto cuente con suficiencia de recursos en el Fondo de Contingencias, se evidenció que periódicamente la ANI solicita tanto al Concesionario como a la Interventoría información para la actualización de presupuestos para informes de sobrecostos que debe asumir la Entidad, debido a la eventual materialización de riesgos contractuales.

Gestión que se lleva a cabo en línea con la metodología para la valoración de obligaciones contingentes para proyectos de infraestructura, adoptada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante Resolución No. 4859 del 23 de diciembre de 2019, y que se evidencia, por ejemplo, con el radicado ANI No. 20225000222331 del 27 de julio de 2022.

Con base en el informe de sobrecostos presentado por la Interventoría con corte al primer semestre de 2022, radicado en la Entidad a través del oficio No. 20224090903942 del 17 de agosto de 2022, y del informe de saldos del Fondo de Contingencias del proyecto Cúcuta – Pamplona emitido por Fiduprevisora con corte a octubre de 2022¹⁹, los presupuestos vigentes permitirían concluir que los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias del Proyecto son suficientes para que la ANI mitigue el riesgo a su cargo con ocasión de la materialización de sobrecostos por adquisición predial en el proyecto Cúcuta – Pamplona.

5.2.2 Área ambiental y social: Sobrecostos por compensaciones ambientales

Los sobrecostos por compensaciones socioambientales adquisición predial se han identificado como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a septiembre de 2022¹⁵ tiene una **probabilidad media-alta** y un **impacto medio-alto**.

A diferencia del riesgo relacionado con sobrecostos por adquisición predial, en materia de compensaciones ambientales los pagos con cargo a la subcuenta asociada han sido mínimos y no se han ejecutado recursos del Fondo de Contingencias; sin embargo, se prevé que el valor estimado y disponible en la subcuenta de Compensaciones Ambientales puede llegar a ser insuficiente, superando la franja de riesgo a cargo del Concesionario y comprometiendo recursos de la ANI, acorde a lo establecido contractualmente.

El presupuesto estimado y asociado a compensaciones ambientales supera en más de un 800% lo estimado en la estructuración. Esto con base en el informe de sobrecostos presentado por la Interventoría con corte al primer semestre de 2022, radicado en la Entidad a través del oficio No. 20224090903942 del 17 de agosto de 2022.

Asimismo, con base en las estimaciones a junio de 2022, los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias del proyecto relacionados con compensaciones ambientales serían insuficientes para mitigar el riesgo a cargo de la ANI; razón por la cual, desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se ha venido liderando la gestión para contar con suficiencia de recursos en mencionado

¹⁹ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Fondo de Contingencias, lo que se evidencia, por ejemplo, con el oficio dirigido al Ministerio de Hacienda y Crédito público con radicado ANI No. 20206020401971 del 29 de diciembre de 2020, con el memorando interno No. 20216020110233 del 11 de agosto de 2021 y con los informes de sobrecostos semestrales que ha entregado la Interventoría, de los cuales se citó el correspondiente al periodo 2022-1 en el párrafo anterior.

No obstante, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 002 de 2017, en el inciso 7.2 (e) (iv) establece que *“En el evento en que no se encuentren situados recursos para atender la obligación en el Fondo de Contingencias o los mismos sean insuficientes, la ANI dispondrá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. Si no es posible el traslado de los recursos por ser insuficientes, la ANI deberá incluir en su propio presupuesto los recursos necesarios, previo el agotamiento de los requisitos de Ley y el cumplimiento de la Ley Aplicable”*.

5.2.3 Área ambiental y social: Efectos desfavorables por decisiones de la Entidad frente a la imposibilidad de ubicación de la caseta de peaje nueva, prevista en la estructuración

La imposibilidad de ubicación de una caseta de peaje nueva se ha identificado como un riesgo a cargo del **público**, que, según Interventoría, a septiembre de 2022¹⁵ tiene una **probabilidad media-alta** y un **impacto medio-alto**.

La probabilidad e impacto del riesgo se da con ocasión del inconformismo de la comunidad con la puesta en operación del peaje Pamplonita, cuyo recaudo debería iniciar con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2, lo que puede suceder en el corto plazo teniendo en cuenta que el Concesionario puso a disposición de la Interventoría y de la ANI dicha Unidad Funcional en septiembre de 2022 (Ver Sección 5.1).

Durante la auditoría se evidenció que desde la ANI se han liderado diálogos con las comunidades locales para dar solución a la problemática vigente, lo que se puede corroborar con el contenido de la comunicación con radicado ANI No. 20225000316371 del 5 de octubre de 2022.

Asimismo, con el propósito de que la ANI cuente con recursos para mitigar el efecto de posibles solicitudes de tarifas diferenciales en el peaje Pamplonita, acorde a lo establecido en el numeral 13.3 (n) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017, se evidenció que desde la Entidad se ha solicitado a la Interventoría información de tráfico donde se ubica la estación de peaje, lo que se puede constatar con el radicado ANI No. 20225000320081 del 7 de octubre de 2022.

5.2.4 Área de redes: Sobrecostos por interferencia de redes

Los sobrecostos por interferencia de redes se han identificado como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a agosto de 2022¹⁵ tiene una **probabilidad media-alta** y un **impacto alto**.

Similar al caso de los sobrecostos por compensaciones ambientales, los pagos con cargo a la subcuenta de Redes no han dado lugar a la ejecución de recursos del Fondo de Contingencias; sin embargo, se prevé que el valor estimado y disponible en esta subcuenta puede llegar a ser insuficiente, superando la franja de riesgo a cargo del Concesionario y comprometiendo recursos de la ANI, acorde a lo establecido contractualmente.

El presupuesto estimado y asociado a manejo de redes se aproxima al 300% de lo estimado en la estructuración. Esto con base en el informe de sobrecostos presentado por la Interventoría con corte al primer semestre de 2022, radicado en la Entidad a través del oficio No. 20224090903942 del 17 de agosto de 2022.

Con base en las estimaciones con corte al primer semestre de 2022, los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias del proyecto relacionados con manejo de redes podrían ser suficientes para mitigar el riesgo a cargo de la ANI; sin embargo, desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se ha venido liderando la gestión para asegurar suficiencia de recursos en caso de que se materialice el riesgo a cargo de la Entidad.

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

El cambio de normatividad en lo que corresponde a tecnologías de recaudo electrónico de peajes²⁰ se ha identificado como un riesgo a cargo del público, que, según Interventoría, a septiembre de 2022¹⁵ tiene una **probabilidad media-baja** y un **impacto medio-bajo**.

No obstante, la calificación dada a la probabilidad y al impacto de este riesgo, en la ventana de tiempo analizada en esta auditoría se evidenció que, con ocasión de solicitudes de la Superintendencia de Transporte al Concesionario respecto a la implementación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular, éste ha solicitado a la ANI lineamientos al respecto.

Por ejemplo, a través del oficio con radicado ANI No. 20224090714292 del 29 de junio de 2022, el Concesionario solicitó a la ANI "(...) que de manera urgente se pronuncie al respecto e instruya a este Concesionario sobre las adecuaciones inherentes al Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular que deben ser implementadas respecto del Proyecto Pamplona – Cúcuta."

Con el fin de contribuir a la toma de decisiones, se evidenció que en julio de 2022 la Interventoría reiteró al Concesionario la solicitud de "un presupuesto y un posible cronograma de implementación de la tecnología que permita la interoperatividad de los peajes de conformidad con la normatividad emitida sobre el tema".²¹ Durante la auditoría no se evidenció que el Concesionario haya atendido el requerimiento.

Recientemente, a través de radicado con número 20224091121752 del 5 de octubre de 2022, el Concesionario reiteró la solicitud a la ANI, informando que la Superintendencia de Transporte le notificó sobre "Acciones preliminares a la apertura de investigación administrativa sancionatoria ante

²⁰ Según lo establecido en el literal 13.3 (q) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017, este riesgo se refiere a "Los costos por la implementación de nuevas tecnologías para recaudo electrónico de Peajes que determine la Autoridad Estatal, según se prevé en la Sección 8.3 de esta Parte General. La forma de asunción de estos costos y la fuente de recursos será determinada autónomamente por la ANI. De no constar la entidad con la disponibilidad de esos recursos o de no existir una alternativa de implementación de dichas tecnologías adoptada de común acuerdo entre las Partes, no se implementará dichas tecnologías."

²¹ Radicado AFA4G-8431 del 15 de julio de 2022.

la evidencia de no darse cumplimiento a lo dispuesto en las resoluciones 20213040035125 del 11 de agosto de 2021 y 202130400051695 del 29 de octubre del mismo año expedidas por el Ministerio de Transporte”, Resoluciones asociadas a la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV).

Se evidenció que el mismo 5 de octubre de 2022, a través del radicado ANI No. 20225000316361 del 5 de octubre de 2022, la Vicepresidencia Ejecutiva remitió al Concesionario la Circular No. 20225000000394 del 30 de septiembre de 2022, expedida por la ANI y dirigida a los diferentes Concesionarios Viales para que a más tardar el 30 de octubre de 2022 se implemente lo dispuesto en la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021 del Ministerio de Transporte, comentada en el párrafo anterior.

Como se demostró en la sección 5.1, la Oficina de Control Interno adelantó un recorrido de verificación por el corredor Cúcuta – Pamplona entre el 26 y el 28 de octubre de 2022, donde no se evidenció la implementación de recaudo electrónico vehicular en el único peaje en operación, estación Los Acacios.

Según lo reportado por el Concesionario a la Superintendencia de Transporte a través del oficio con radicado S-04-2022100303003 del 4 de octubre de 2022, adicional a la falta de concertación de los costos que la implementación de las tecnologías impliquen, actualmente el requerimiento no aplicaría para Los Acacios, dado que *“como quiera que el Peaje Los Acacios (actualmente en recaudo) se encuentra ubicado en la Unidad Funcional 5, el cumplimiento del alcance de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión, las mismas solo serán exigibles en el marco del proceso de verificación previo a la suscripción del Acta de Terminación de la mencionada Unidad Funcional, etapa contractual que a la fecha no se ha surtido.”*

El cumplimiento de la reglamentación vigente respecto a sistemas de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) no solo genera alertas para el proyecto Cúcuta – Pamplona, sino para las diferentes concesiones viales administradas por la ANI.

5.2.6 Área de construcción: Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico

Los sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico se han identificado como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a septiembre de 2022¹⁵ tiene una **probabilidad media-alta** y un **impacto alto**.

A octubre de 2022 la franja del riesgo a cargo de la Entidad no se ha activado y no se han ejecutado recursos del Fondo de Contingencias en materia de obras en los túneles Pamplona y Pamplonita. Se evidenció que el Concesionario ha manifestado una posible materialización del riesgo; sin embargo, no se han logrado conciliar las cantidades de obra de las actas de construcción que el Concesionario ha presentado a la Interventoría.

Conforme a lo establecido en la sección 5.2 (e)(f) de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017 la conciliación de dichas actas es necesaria para la cuantificación y el reconocimiento de

sobrecostos compartidos asociados a mayor cantidad de obra por construcción de túneles; sección citada enseguida:

“Para posibilitar la cuantificación y el reconocimiento de sobrecostos compartidos asociados a mayor cantidad de obra por construcción de túneles, el Concesionario y el Interventor contabilizarán mensualmente en las actas de construcción, todas las cantidades de obra realmente ejecutadas por el Concesionario, que correspondan a los “Ítems de Obra para Túnel” de los túneles respecto de los cuales se conceden los sobrecostos compartidos indicados en la Tabla 2. En tales actas de construcción se dejará constancia, por parte del Interventor, de las cantidades de obra ejecutadas y aquellas cuyo origen se deba a errores de diseño o construcción atribuibles al Concesionario, o a su negligencia o a su culpa y que por ende, no serán aplicables para efectos de cálculo de dichos sobrecostos compartidos.”

Con base en lo reportado por la Interventoría en el informe de sobrecostos presentado por la Interventoría con corte al primer semestre de 2022, radicado en la Entidad a través del oficio No. 20224090903942 del 17 de agosto de 2022, se tiene:

“Para el túnel Pamplona, el concesionario presentó ante la interventoría la totalidad de actas de cantidades mensuales (25 actas, desde diciembre 2019 a diciembre 2021), de las cuales se mantiene controversia.”

(...)

“En cuanto al túnel Pamplonita, el estimado se puede hacer solo en función de las cantidades de obra presentadas por el Concesionario en los estudios de detalle no objetados de UF3 (...) ya que a la fecha el concesionario no ha presentado ante la interventoría las actas de cantidades de obra ejecutadas, para los ítems relacionados en la tabla 2 del contrato de Concesión Parte Especial”

A pesar de no tener conciliación de las cantidades de obra en los túneles Pamplona y Pamplonita, en el informe de sobrecostos citado la Interventoría informó a la ANI que no habría lugar a materialización del riesgo *“Dado que el contrato hace alusión a que debe interpretarse por la totalidad de los túneles, en la actualidad el valor de referencia total para el riesgo geológico no habría sido superado y, por tanto, tampoco sería a lugar la presentación de cuentas de cobro por concepto de sobrecostos compartidos, interpretación que ha sido acogida por la Entidad contratante, como consta en el oficio ANI 20215000329171 del 21/10/2021”*

A la luz del contrato de concesión No. 002 de 2017, la ausencia de conciliación respecto a las cantidades de obra en los túneles Pamplona y Pamplonita podría dar lugar a la aplicación de Mecanismos Alternativos de Solución de Controversias, pues en la sección 5.2 (h) de su parte especial se indica que en caso de que *“(...) persista el desacuerdo, el asunto será sometido al Amigable Componedor, para que a través de este mecanismo se defina si las cantidades de obra realmente se ejecutaron, o sí se originaron en causas diferentes a errores de diseño o construcción atribuibles al Concesionario o a su negligencia”*

Finalmente, se evidenció que desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se ha venido liderando la gestión para asegurar suficiencia de recursos en caso de que se materialice el riesgo de sobrecostos en la construcción de túneles a cargo de la Entidad.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p>MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
--	---	--

5.2.7 Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto

A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. El riesgo del área predial y relacionado con sobrecostos por adquisición se ha materializado en el proyecto, dando lugar a que a octubre de 2022 los costos adicionales estén siendo asumidos entre el Concesionario y la ANI, según lo establecido en la sección 7.2 (d) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.
2. Se evidenció la aplicación de controles de la Interventoría y de la ANI respecto a los pagos con recursos del Fondo de Contingencias del proyecto con ocasión de la materialización del riesgo de sobrecostos por adquisición predial; sin embargo, se identificaron incumplimientos en el plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse sobre la aprobación de los montos que la ANI reconocerá al Concesionario, acorde a lo establecido en el *“Instructivo Previa Aprobación Fondeo por Sobrecostos Prediales a Cargo de la ANI” (GCSP-I-016)*, lo que da lugar a la formulación de una No Conformidad.
3. Se evidenció que con las estimaciones vigentes se prevé la materialización del riesgo del área ambiental y social, relacionado con sobrecostos por compensaciones ambientales. Con base en estas estimaciones, los sobrecostos darían lugar a que se comprometan recursos a cargo de la ANI, según lo establecido en la sección 8.1 (c) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.
4. Se evidenció que se lideran acciones desde la ANI para dar solución a la problemática con la comunidad respecto a la puesta en operación del peaje Pamplonita. En el marco de la gestión al respecto, se ha evidenciado el inicio de estudios sobre posibles solicitudes de tarifas diferenciales con el acompañamiento de la Interventoría.
5. Se evidenció que con las estimaciones vigentes se prevé la materialización del riesgo del área de redes, relacionado con sobrecostos por interferencias. Con base en estas estimaciones, los sobrecostos darían lugar a que se comprometan recursos a cargo de la ANI, según lo establecido en la sección 8.2 (e) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.
6. Se alerta la materialización del riesgo del área regulatoria y asociado al cambio de normatividad, en lo que se refiere a tecnología de recaudo electrónico de peajes, asignado a la ANI. Alerta con ocasión de la reglamentación vigente del Ministerio de Transporte en lo que corresponde a la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), aún no implementado en el proyecto. Según se evidencia en la Circular No. 20225000000394 del 30 de septiembre de 2022, la implementación de esta tecnología no solamente afecta al proyecto Cúcuta – Pamplona, sino a las diferentes concesiones viales administradas por la ANI.
7. Con relación al riesgo del área regulatoria y asociado a tecnologías de recaudo electrónico de peajes, se evidenció que, con ocasión de requerimientos de la Superintendencia de Transporte, el Concesionario ha solicitado a la ANI lineamientos al respecto, ante lo que la

ANI ha requerido al Concesionario dar cumplimiento a la regulación vigente en la materia. Con el propósito contribuir en la toma de decisiones, se evidenció que la Interventoría ha solicitado al Concesionario un presupuesto y un posible cronograma de implementación de estas tecnologías; no obstante, a octubre de 2022 no se tiene claridad sobre los recursos que demandaría dicha implementación, ni de la responsabilidad de la ANI frente a los costos que esto pueda implicar.

8. Se evidenció que no se ha logrado conciliar ningún acta de obra por construcción de los dos túneles contractuales, Pamplona y Pamplonita; insumo para establecer eventuales sobrecostos compartidos entre el Concesionario y la ANI asociados a mayor cantidad de obra por construcción de túneles. Los desacuerdos al respecto podrían dar lugar a la aplicación de los mecanismos de solución de controversias previstos en el contrato de concesión No. 002 de 2017.
9. Se evidenció que desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se viene liderando la gestión requerida para asegurar la suficiencia de recursos en el Fondo de Contingencias del Proyecto acorde a las necesidades actuales del proyecto, lo que ha involucrado gestión del Concesionario, la Interventoría y de diferentes áreas al interior de la ANI.
10. Se considera que la gestión desarrollada por la ANI y por la Interventoría en materia de los riesgos contractuales analizados en esta sección, tales como el seguimiento a los sobrecostos que sean asumidos o que eventualmente serán asumidos por la ANI, demuestran que en el proyecto se ejecutan acciones para evitar el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”*, cuyo nivel de riesgo inherente a sido catalogado como extremo por la Entidad.
11. Se considera que la gestión ejecutada en el proyecto con ocasión de la oposición de la puesta en operación del peaje Pamplonita demuestra que se están ejecutando acciones para evitar el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto.”*

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

5.3 Cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19

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

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

Se evidenció que Unión Vial Río Pamplonita 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.

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

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

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

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

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

“(..) (i) Período Especial, entendido como el plazo en el que no fue posible cumplir con la obligación a cargo de los Concesionarios y que, conforme a los acuerdos, recoge las afectaciones

a los rendimientos actuales y futuros derivados directamente de los hechos y actos jurídicos acaecidos y conocidos al 30 de junio de 2020, el cual se extiende por sesenta y ocho (68) Días Calendario comprendidos entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, ambas fechas inclusive; y (ii) Período de Reinicio de Actividades, entendido como el plazo máximo de treinta (30) días que el contrato establece para la reanudación de las obligaciones, que, en consecuencia, se extiende hasta el 30 de junio de 2020.”

Durante la auditoría se evidenció que de las obligaciones listadas se vio principalmente afectado el plan de obras. Se evidenció que la Interventoría dio concepto favorable a una propuesta del Concesionario que tuvo en cuenta las afectaciones por COVID-19, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20204091250382 del 11 de diciembre de 2020.

La actualización al plan de obras ha dado lugar a ajustes en el cronograma de adquisición predial, sobre lo que se evidenció el seguimiento correspondiente por parte de la Interventoría, lo que se puede corroborar con la comunicación con radicado ANI No. 20214090809802 del 21 de julio de 2021.

Por su parte, el seguimiento y control al plan de obras ajustado por COVID-19 se verificó, por ejemplo, a través del Anexo O del informe mensual de Interventoría correspondiente a agosto de 2022, disponible para consulta en Orfeo con el radicado ANI No. 20224091038752 del 15 de septiembre de 2022 y a través de los reportes del avance físico del proyecto en la plataforma Aniscopio.

5.3.1.2 Costos ociosos

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

Sobre las últimas actuaciones asociadas al reconocimiento de costos ociosos, se tiene la comunicación con radicado ANI No. 20224091008142 del 9 de septiembre de 2022, proveniente de la Interventoría y dirigida a la ANI, a través de la que se indica:

“Frente a cada uno de los pronunciamientos del Concesionario, que se encuentran allí relacionados ha habido una respuesta de la Interventoría quien se ha ceñido a las directrices impartidas por la Entidad en lo que respecta a la metodología de valoración requiriendo a la UVRP la presentación de la información en los términos exigidos por la ANI.”

Y a través de la que Interventoría solicitó a la Entidad *“(…) su posición para efectos de insistir al Concesionario en la entrega de la información complementaria o en su defecto, responderle que active el mecanismo de amigable componedor.”*

Con base en lo anterior, a octubre de 2022 no hay un acuerdo entre la ANI y el Concesionario al respecto y se tiene la posibilidad de que el reconocimiento de los costos ociosos se determine con el uso de Mecanismos Alternativos de Solución de Controversias.

5.3.1.3 Nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad por COVID-19

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

Según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto mediante correo electrónico del 21 de octubre de 2022 y con relación a nuevos EER por COVID-19 *“A la fecha el Concesionario no ha realizado solicitudes después del 5 de octubre de 2020.”*²²

5.3.1.4 Conclusiones respecto a los acuerdos suscritos entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Unión Vial Río Pamplonita S.A.S con ocasión del COVID-19

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Unión Vial Río Pamplonita 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.
2. El plan de obras del proyecto Cúcuta – Pamplona fue el aspecto mayormente afectado con ocasión del COVID-19, sobre el que el Concesionario presentó una propuesta de modificación, avalada por la Interventoría en diciembre de 2020 y vigente a octubre de 2022.
3. A octubre de 2022 no hay un acuerdo entre la ANI y el Concesionario respecto a costos ociosos que se hubieren causado entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, lo que ha llevado a contemplar que su reconocimiento se determine con el uso de los mecanismos de solución de controversias previstos en el contrato de concesión No. 002 de 2017.
4. Después de la suscripción del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 con ocasión de la pandemia, no se evidenciaron nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad por COVID-19.

²² Documento disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a AFA Consultores y Constructores S.A en octubre de 2022:

Tabla 7. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

ID	COMPONENTE	CRITERIOS EVALUADOS	CRITERIOS CUMPLIDOS
01	Gestión Administrativa	10	10
02	Gestión Técnica	23	23
03	Gestión Financiera	19	19
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de aforos y recaudo	10	10
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	9	9
08	Gestión Predial	13	13

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

En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que adelanta actividades que aportan valor agregado a su gestión, tales como:

1. Participación de su personal en cursos que contribuyen al aprendizaje continuo en temas especializados, tales como la operación y seguridad en túneles.
2. Medición de indicadores asociados a niveles de servicio de la infraestructura vial en servicio con mayor frecuencia a la definida contractualmente.

Por otro lado, luego de diligenciar MED y de analizar la documentación remitida por la Interventoría se ponen a consideración la siguiente recomendación, que se sintetiza y se retoma en la sección 9.3:

Se evidenció que la Interventoría genera oportunamente alertas respecto a situaciones que pueden dar lugar a incumplimientos contractuales o que pueden poner en riesgo el medio ambiente y la seguridad y comodidad de los usuarios del corredor vial. Ante la negativa del Concesionario de atender este tipo de observaciones se recomienda aplicar con oportunidad las medidas que establece el contrato de concesión para tal fin. La recomendación se hace debido a que se evidenciaron situaciones que han sido alertadas y reiteradas y que a noviembre de 2022 no han sido tratadas, tales como:

1. Estado de zonas de disposición de material sobrante de excavación (ZODMEs). En la visita de verificación adelantada por la Oficina de Control Interno se visitó la ZODME VER719 y a partir de un diagnóstico visual se identificaron fallas en señalización temporal y de manejo de aguas

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

de escorrentía (Ver Foto 37 y Foto 38). Se evidenció que la Interventoría ha realizado requerimientos desde marzo de 2022, sin que a octubre de 2022 las soluciones implementadas hayan sido efectivas.²³ A pesar de que la Autoridad Ambiental es la llamada a generar procesos en contra del Concesionario por el inadecuado estado en ZODMES, se debe tener en cuenta que este tipo de situaciones ha dado lugar a hallazgos a la ANI por parte de la Contraloría General de la República.²⁴

2. Imposibilidad de realizar arqueos de fondo de recambios y de caja menor, así como de verificación de dineros personales del personal del Concesionario que trabaja en el peaje Los Acacios, lo que ha limitado el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría en materia de aforo y recaudo; situación evidenciada desde marzo de 2022.

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

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

Sin embargo, se evidenciaron situaciones que dan lugar a recomendaciones y observaciones de la gestión de la ANI en lo correspondiente su gestión frente al proyecto, relacionadas con diferentes temas expuestos en el capítulo 5, las cuales se presentan y se sintetizan en la sección 9.3.

También se evidenciaron situaciones relacionadas con la aprobación de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017 y el pronunciamiento de la ANI frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad que dan lugar a recomendaciones y a no conformidades, lo cual se detalla en esta sección:

7.1.1 Aprobación de garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017

Se evidenció que durante la ventana de tiempo definida en el alcance de la auditoría las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017 han tenido múltiples modificaciones debido a factores como

²³ Ver radicados ANI No. 20224090320962 del 18 de marzo de 2022 y 20224090645882 del 10 de junio de 2022.

²⁴ Ver Plan de Mejoramiento Institucional, disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
---	---	---

la actualización del IPC, la suscripción del otrosí No. 3 y la terminación de la Unidad Funcional 1, entre otros aspectos, lo cual ha demandado gestión entre el Concesionario, la ANI y la Interventoría.²⁵

Se sintetiza el balance del estado de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017 a noviembre de 2022:

- Garantía Única de Cumplimiento

Con base en la última aprobación dada por la Vicepresidencia Ejecutiva a la garantía única de cumplimiento, correspondiente a la aprobación de los certificados de modificación No. 13, 14 y 15, dada a través del radicado ANI No. 20225000345991 del 29 de octubre de 2022, el amparo de cumplimiento del contratista aprobado finaliza en la fecha prevista de terminación del plan de obras, es decir el 6 de noviembre de 2022, y el amparo aprobado asociado a pago de salarios y prestaciones sociales finaliza el 6 de noviembre de 2025.

Según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20225000351831 del 3 de noviembre de 2022, se adelanta la gestión correspondiente para aprobar modificaciones adicionales a la garantía única de cumplimiento, generadas por la actualización del IPC correspondiente a 2022 y a la terminación de la Unidad Funcional 1; lo que se traduce en los certificados de modificaciones No. 16 y 17 de esta garantía. Con base en las comunicaciones con las que el Concesionario remitió estas modificaciones a la Entidad,²⁶ el contrato de concesión cuenta con amparo de cumplimiento hasta el 6 de noviembre de 2025.

A noviembre de 2022, las modificaciones están pendientes de aprobación para esta garantía, de acuerdo con la trazabilidad al respecto remitida por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto durante la auditoría. Inclusive, se evidenció que la falta de atención a los requerimientos de la Interventoría sobre el particular, dio lugar a que se solicitara a la ANI la no objeción de un plazo de cura al Concesionario, que fue no objetado a través del radicado ANI No. 20225000374241 del 18 de noviembre de 2022.

- Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual

Con base en la última aprobación dada por la Vicepresidencia Ejecutiva a la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, correspondiente a la aprobación de los certificados de modificación No. 18 a 26, dada a través del radicado ANI No. 20225000345991 del 29 de octubre de 2022, la vigencia de la póliza aprobada finaliza en una fecha próxima a la terminación prevista del plan de obras, el 7 de noviembre de 2022.

²⁵ La trazabilidad de esta gestión fue remitida por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto mediante correo electrónico del 23 de octubre de 2022; trazabilidad disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁶ Radicados ANI No. 20224090947492 del 26 de agosto de 2022 y No. 20224090090342 del 27 de enero de 2022.

Según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20225000351831 del 3 de noviembre de 2022, la Entidad se encuentra analizando la viabilidad de aprobación de modificaciones adicionales a póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, generadas, entre otros aspectos, por la actualización del IPC correspondiente a 2022 y a la terminación de la Unidad Funcional 1; lo que se traduce en los certificados de modificación No. 27 a 38 de esta póliza.

Por otro lado, se evidenció que el 4 de noviembre de 2022 el Concesionario, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224091247472, remitió a la ANI y a la Interventoría documentación que acredita ampliación de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual hasta el 6 de noviembre de 2023.

En ese orden de ideas, las modificaciones No. 27 a 38 y la ampliación de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2023 estarían pendientes de aprobación por parte de la ANI.

- Seguro de daños contra todo riesgo

Durante la auditoría se evidenció que la última aprobación de la ANI relacionada con este seguro se dio a través del radicado ANI No. 20215000207671 del 9 de julio de 2021; aprobación asociada a los certificados de modificación No. 20 y 21 de la póliza de obras y civiles y todo riesgo en construcción. En esta aprobación se indica que la vigencia de la póliza aprobada finalizó el 31 de julio de 2022.

A noviembre de 2022 se adelanta la gestión correspondiente para contar con la aprobación de certificados de modificación posteriores, No. 22 a 41, lo que se evidencia, por ejemplo, con la solicitud hecha por la ANI al Concesionario a través del radicado No. 20225000340611 del 25 de octubre de 2022.

A pesar de que la última aprobación relacionada con la póliza de obras civiles y todo riesgo en construcción se haya dado en julio de 2021, el Concesionario ha demostrado que dicha póliza tiene vigencia hasta el 3 de diciembre de 2022,²⁷ ante lo cual en noviembre de 2022 la ANI ha hecho el requerimiento para que se amplie su vigencia de manera inmediata.²⁸

Se evidenció que la falta de atención a los requerimientos de la Interventoría sobre el particular dio lugar a que se solicitara a la ANI la no objeción de un plazo de cura al Concesionario, que fue no objetado a través del radicado ANI No. 20225000374241 del 18 de noviembre de 2022.

- Observaciones sobre estado de aprobación de garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017

Se considera que el estado de aprobación de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017 genera alertas sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*

²⁷ Ver radicado ANI No. 20224091205382 del 26 de octubre de 2022.

²⁸ Ver radicado ANI No. 20225000358501 del 4 de noviembre de 2022.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
--	---	---

relacionado con las revisión y aprobación de garantías²⁹; controles que, en términos generales, se cumplen para el proyecto Cúcuta – Pamplona, ya que en la auditoría se evidenciaron acciones orientadas a que las pólizas que se aprueben cumplan con los requerimientos contractuales, lo que ha demandado gestión entre la ANI, el Concesionario y la Interventoría.

Enseguida se cita el riesgo comentado:

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.

Con base en el riesgo citado, para el caso del proyecto Cúcuta – Pamplona se generan alertas respecto a una “*inoportuna aprobación*” ya que:

1. La ANI aprobó modificaciones a la Garantía Única de Cumplimiento el 29 de octubre de 2022; modificaciones que prorrogaban la vigencia de la garantía hasta el 6 de noviembre de 2022. A noviembre de 2022 se tiene pendiente la aprobación de las modificaciones que extienden la vigencia de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2025.
2. La ANI aprobó modificaciones a la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual el 29 de octubre de 2022; modificaciones que prorrogaba su vigencia hasta el 7 de noviembre de 2022. A noviembre de 2022 se tiene pendiente la aprobación de las modificaciones que extienden la vigencia de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2023.
3. A pesar de que el contrato de concesión tenga vigente un Seguro de Daño Contra Todo Riesgo hasta diciembre de 2022, la última aprobación dada por la ANI al respecto se dio a una póliza cuya vigencia finalizó en julio de 2022.

²⁹ Con base en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte vigente a noviembre de 2022 se tienen dos controles:

1. Los integrantes del equipo del proyecto (financiero y jurídico), verifican inicialmente los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, de acuerdo con las condiciones exigidas contractualmente, con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS (GCSP-P-012) con el propósito de aprobar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos respectivos y el registro de aprobación de pólizas (GCSP-F-003), el cual se envía por el sistema de correspondencia y reposan en los expedientes correspondientes.
2. Los integrantes del equipo del proyecto (técnico, financiero y jurídico), realizan seguimiento a los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, con el fin de verificar, con tres (3) meses de antelación las pólizas a vencer y de esa manera generar alertas, con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS (GCSP-P-012), así como en el instructivo (GCSP-I-008), con el propósito de administrar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos, oficios y/o correos respectivos.

4. A la fecha de radicación de este informe de auditoría, no se tienen aprobadas las modificaciones con las que el Concesionario ha demostrado que las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017 continúan vigentes.
5. La falta de atención a los requerimientos de la Interventoría para lograr la aprobación de la modificación de la Garantía Única de Cumplimiento y del Seguro de Daño Contra Todo Riesgo, dio lugar a que se implementaran los esquemas de apremio definidos en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017, pues la ANI dio la no objeción de un plazo de cura contra el Concesionario a través del radicado ANI No. 20225000374241 del 18 de noviembre de 2022.

Por lo anterior, a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías del contrato de concesión No. 002 y que se estén implementando esquemas de apremio contra el Concesionario, se genera una advertencia a la ANI sobre el riesgo citado líneas arriba, traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas del contrato de concesión No. 002 de 2017.

7.1.2 Pronunciamiento de la ANI frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad en el marco del contrato de concesión No. 002 de 2017

Durante el periodo de análisis de la auditoría se evidenciaron diferentes solicitudes del Concesionario a la ANI asociadas al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad en materia predial. A pesar de haber evidenciado análisis, gestión y comunicaciones de parte de la Interventoría y de la ANI sobre las solicitudes del Concesionario, se evidenció que el término contractual para que la ANI se pronuncie aceptando o negando este tipo de solicitudes se ha incumplido; término de quince días calendario contados desde la notificación del Concesionario según la sección 14.2 (iii) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017, así:

Tabla 8. Balance EERs.

No	DESCRIPCIÓN	NOTIFICACIÓN DEL CONCESIONARIO	ESTADO PRONUNCIAMIENTO ANI
1	Fuerza mayor predial PC4-0105 Predio "La Tostadora"	Radicado ANI No. 20214091142272 del 01/10/2021	EER negado Radicado 20225000146681 del 23/05/2022
2	Fuerza mayor predial PC4-010 Predio "Predio Dos"	Radicado ANI No 20214091142312 del 01/10/2021	EER negado radicado 20225000146661 del 23/05/2022
3	Fuerza mayor predial PC1-021 y PC-027 predios "Lavadero" y "Predio 2"	Radicado S-04-2021112504002 del 25/11/2021	Concesionario desistió del EER Radicado 20224090955902 del 29/08/2022
4	Fuerza mayor predial PC4-041 predio "Peña Viva"	Radicado ANI No. 20224090118622 del 02/02/2022	EER negado Radicado 20225000338651 del 24/10/2022

No	DESCRIPCIÓN	NOTIFICACIÓN DEL CONCESIONARIO	ESTADO PRONUNCIAMIENTO ANI
5	Fuerza mayor predial PC4-005 predio "Área de reserva"	Radicado ANI No. 20224090126502 del 03/02/2022	EER negado Radicado 20225000357841 del 04/11/2022
6	Fuerza mayor predial PC4-049 predio "Llano Bonito"	Radicado ANI No. 20224090174772 del 15/02/2022	EER negado Radicado 20225000372561 del 18/11/2022
7	Fuerza mayor predial PC3-023 predio "Trapichito"	Radicado ANI No. 20224090353562 del 28/03/2022	En trámite para ser negado

Fuente: Balance de EERs remitido por el Equipo de Coordinación y Seguimiento con corte a 4 de noviembre de 2022.

El incumplimiento del término contractual de la ANI para pronunciarse sobre la aceptación o negación de una solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad en un proyecto de 4G no es una situación nueva identificada por la Oficina de Control Interno.

En 2020 se realizó una auditoría la gestión de la ANI respecto del reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada³⁰, encontrando que está problemática es recurrente en los proyectos de 4G; lo cual generó la No Conformidad identificada en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad con el número 3825 y que en su plan de mejoramiento, que tiene 31 de diciembre de 2022 como fecha de terminación, se ha incluido gestión con los Concesionarios de los proyectos 4G a través de la Cámara Colombiana de la Infraestructura para una eventual modificación contractual relacionada con el término con el que cuenta la Entidad para pronunciarse sobre la aceptación o rechazo de un Evento Eximente de Responsabilidad.³¹

En lo que corresponde al proyecto Cúcuta – Pamplona, durante la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto no reportó avances en la solución a la problemática descrita.

Con el propósito de asegurar acciones al respecto, se formula una No Conformidad en la sección 9.2 por el incumplimiento al plazo con el que cuenta la Entidad para pronunciarse aceptando o rechazando una solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad, acorde a lo establecido en el contrato de concesión No. 002 de 2017.

³⁰ Radicado ANI No 20201020072493 del 5 de junio de 2020.

³¹ El seguimiento al respecto se puede consultar en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos, disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

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, a partir de septiembre de 2021, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte, relacionadas con el proyecto carretero Cúcuta – Pamplona; de lo que se resalta lo siguiente:

1. **Solicitudes de la Contraloría General de la República:** Durante el segundo semestre de 2021 se evidenció que el Ente de Control remitió, a través de la comunicación con radicado No. 20214091294032 del 5 de noviembre de 2021, tres observaciones a la ANI con base en una denuncia relacionada con un presunto daño ambiental ocasionado por el Concesionario, consistente en afectaciones al ecosistema del que depende el acueducto comunal Cristo Rey del municipio de Pamplona.

La ANI se pronunció al respecto a través de la comunicación con radicado ANI No. 20215000357941 del 12 de noviembre de 2021, resaltando que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales “(...) es responsable de realizar visitas de seguimiento y control al proyecto, en el marco de la Licencia Ambiental y sus modificaciones, para garantizar el cumplimiento de lo establecido en esta y quien, en su momento, tendrá la obligación de determinar cualquier afectación ambiental y sancionar de llegar a ser el caso.”

A través de la comunicación con radicado ANI No. 20214091466122 del 16 de diciembre de 2021, el Ente de Control informó que estas tres observaciones dieron lugar a la formulación de hallazgos al Concesionario y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales con incidencia administrativa y disciplinaria.

En lo corrido de 2022, se evidenció que el Ente de Control hizo requerimientos de información general del proyecto, en el marco de las Alertas de la Dirección de Información, Análisis y Reacción Inmediata -DIARI y de la atención a derechos de petición.

2. **Procuraduría General de la Nación:** No se evidenciaron solicitudes del Ente de Control con relación al proyecto Cúcuta – Pamplona.
3. **Defensoría del Pueblo:** Se evidenció que, mediante comunicación con radicado ANI No. 20224090684862 del 21 de junio de 2022, el Ente de Control realizó traslado de reclamación de parte de un Representante Estudiantil de la Universidad de Pamplona con ocasión de presuntas afectaciones derivadas de las obras ejecutadas por el Concesionario. La ANI, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20225000190311 del 29 de junio de 2022, respondió al Ente de Control, compartiendo la comunicación que el Concesionario envió al Representante Estudiantil, a través de la que se argumenta que “(...) no hay razones para aseverar que las afecciones presentadas fueron ocasionadas por o como consecuencia de las intervenciones realizadas por el Concesionario o su Contratista EPC.”
4. **Superintendencia de Transporte:** Se resalta que en el periodo de análisis la Superintendencia de Transporte hizo solicitudes a diferentes concesionarios de los proyectos carreteros

administrados por la ANI, entre ellos a Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, respecto a la implementación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular.

Se evidenció que el Concesionario ha atendido los requerimientos de la Superintendencia de Transporte, indicando que el cumplimiento de lo señalado depende de gestión y lineamientos de la ANI ya que *“(...) es necesario que la ANI atienda las obligaciones y riesgos a ella asignados y proceda a concertar con este Concesionario el sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico que debe ser adecuado (...)”*

Como se detalla en la sección 5.2.5, la ANI ha requerido al Concesionario implementar dicha tecnología, acorde a la normatividad vigente y la Interventoría ha solicitado al Concesionario un presupuesto y cronograma al respecto. A noviembre de 2022, no se tiene claridad sobre los recursos que demande la implementación del sistema cuestionado por la Superintendencia de Transporte.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 24 de noviembre de 2022 se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 17 de noviembre de 2022, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Cúcuta - Pamplona.

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

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

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción”* se concluye:

Respecto a la ejecución del plan de obras y la operación del corredor Cúcuta – Pamplona:

- a. La fase de construcción no finalizó dentro del plazo previsto, que terminó en noviembre de 2022. Con corte al 30 de octubre de 2022, el avance del plan de obras era de 73.41% ejecutado contra 99.93% programado, lo que dio lugar a que el 11 de noviembre de 2022 la Vicepresidencia Ejecutiva decidiera otorgar un plazo de cura de doce meses al Concesionario para poner a disposición de la ANI y de la Interventoría las intervenciones de las Unidades Funcionales pendientes: 3, 4 y 5, acorde a lo establecido en las secciones 10.2 de la parte general y 6.1.(c) de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2017.

- b. Las actas de retribución generadas con ocasión del recaudo del peaje Los Acacios, es decir a partir de marzo de 2022, han tenido demoras en su suscripción, pues las actas correspondientes a los meses de marzo, abril, mayo, junio y julio se suscribieron hasta octubre de 2022; debido a que el Concesionario entregó los insumos correspondientes a la Interventoría y a la ANI entre septiembre y octubre de 2022.
- c. La Unidad Funcional 1 entró en operación el 29 de julio de 2022, con corte a octubre de 2022 se trabaja en la atención de los pendientes establecidos en su Acta de Terminación, relacionados con la operación del túnel Pamplona, pavimentos, drenajes, obras de estabilización y señalización, entre otros aspectos.
- d. En septiembre de 2022 el Concesionario puso a disposición de la Interventoría y de la ANI las intervenciones adelantadas en la Unidad Funcional 2, con el fin de que se inicie el procedimiento de verificación correspondiente. Durante el recorrido de verificación adelantado por la Oficina de Control Interno en octubre de 2022 se evidenció que la infraestructura asociada tiene pendientes para su puesta en servicio, relacionados con estabilidad de taludes, elementos de seguridad vial y señalización.
- e. La ejecución del plan de obras ha traído múltiples observaciones de la Interventoría en materia de estabilización de taludes y de manejo ambiental que han dado lugar a la aplicación de esquemas de apremio contra el Concesionario e incluso, debido al manejo ambiental en el túnel Pamplona, a la formulación de hallazgos de la Contraloría General de la República al Concesionario y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
- f. El colapso del puente ubicado en el PR105+050 de la Unidad Funcional 6 que ocurrió el 6 de octubre de 2022, por deficiencias en los controles internos del Concesionario, según lo reportado por la Interventoría, originó un cierre total del corredor vial hasta el 9 de octubre de 2022, generando inconformismo en los usuarios de la vía, evasión del pago de peaje en Los Acacios y la implementación de un plan de manejo de tránsito que requiere de mejoras sustanciales ya que los tiempos de espera de los usuarios con ocasión del pare y siga pueden ser superiores a treinta minutos. A noviembre de 2022, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportó terminación de la estructura de reemplazo y que la vía se mantendrá habilitada para un solo carril hasta mediados de diciembre de 2022 en el sector del PR105+050, según lo socializado por el Concesionario en sus redes sociales.
- g. El estado de aprobación de las garantías del contrato de concesión No. 002 de 2017 para la fase de construcción genera alertas sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* relacionado con la revisión y aprobación de garantías; controles que, en términos generales, se cumplen para el proyecto Cúcuta – Pamplona, ya que en la auditoría se evidenciaron acciones orientadas a que las pólizas que se aprueben cumplan con los requerimientos contractuales.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
--	---	---

Respecto a riesgos del contrato de concesión No. 002 de 2017

- h. El riesgo del área predial y relacionado con sobrecostos por adquisición se ha materializado en el proyecto, dando lugar a que a octubre de 2022 los costos adicionales estén siendo asumidos entre el Concesionario y la ANI, según lo establecido en la sección 7.2 (d) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.
- i. Se evidenció la aplicación de controles de la Interventoría y de la ANI respecto a los pagos con recursos del Fondo de Contingencias del proyecto con ocasión de la materialización del riesgo de sobrecostos por adquisición predial; sin embargo, se identificaron incumplimientos del plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse sobre la aprobación de los montos que la ANI reconocerá al Concesionario, acorde a lo establecido en el *“Instructivo Previa Aprobación Fondeo por Sobrecostos Prediales a Cargo de la ANI” (GCSP-I-016)*, lo que da lugar a la formulación de una No Conformidad.
- j. Se evidenció que con las estimaciones vigentes se prevé la materialización del riesgo del área ambiental y social, relacionado con sobrecostos por compensaciones ambientales. Con base en estas estimaciones, los sobrecostos darían lugar a que se comprometan recursos a cargo de la ANI, según lo establecido en la sección 8.1 (c) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.
- k. Se evidenció que se lideran acciones desde la ANI para dar solución a la problemática con la comunidad respecto a la puesta en operación del peaje Pamplonita. En el marco de la gestión al respecto, se ha evidenciado el inicio de estudios sobre posibles solicitudes de tarifas diferenciales con el acompañamiento de la Interventoría.
- l. Se evidenció que con las estimaciones vigentes se prevé la materialización del riesgo del área de redes, relacionado con sobrecostos por interferencias. Con base en estas estimaciones, los sobrecostos darían lugar a que se comprometan recursos a cargo de la ANI, según lo establecido en la sección 8.2 (e) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.
- m. Se alerta la materialización del riesgo del área regulatoria y asociado al cambio de normatividad en lo que se refiere a tecnología de recaudo electrónico de peajes, asignado a la ANI. Alerta con ocasión de la reglamentación vigente del Ministerio de Transporte en lo que corresponde a la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), aún no implementado en el proyecto y sobre lo que se ha hecho seguimiento desde la Superintendencia de Transporte. Según se evidencia en la Circular No. 20225000000394 del 30 de septiembre de 2022, la implementación de esta tecnología no solamente afecta al proyecto Cúcuta – Pamplona, sino a las diferentes concesiones viales administradas por la ANI.
- n. Se evidenció que no se ha logrado conciliar ningún acta de obra por construcción de los dos túneles contractuales, Pamplona y Pamplonita; insumo para establecer eventuales sobrecostos compartidos entre el Concesionario y la ANI asociados a mayor cantidad de

obra por construcción de túneles. La situación en esta materia podría dar lugar a la aplicación de los mecanismos de solución de controversias previstos en el contrato de concesión No. 002 de 2017.

- o. Se evidenció que desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se viene liderando la gestión requerida para asegurar la suficiencia de recursos en el Fondo de Contingencias del Proyecto acorde a las necesidades actuales del proyecto, lo que ha involucrado gestión del Concesionario, la Interventoría y de diferentes áreas al interior de la ANI.
 - p. La gestión desarrollada por la ANI y por la Interventoría en materia de los riesgos establecidos en el contrato de concesión No. 002 de 2017 demuestran que en el proyecto se ejecutan acciones para evitar el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”*, cuyo nivel de riesgo inherente a sido catalogado como extremo por la Entidad.
 - q. La gestión ejecutada en el proyecto con ocasión de la oposición de la puesta en operación del peaje Pamplonita demuestra que se están ejecutando acciones para evitar el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto.”*
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría AFA Consultores y Constructores S.A, 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 Pamplona - Cúcuta”* se concluye:
- a. Se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que adelanta actividades que aportan valor agregado a su gestión, tales como i) la Participación de su personal en cursos que contribuyen al aprendizaje continuo en temas especializados (i.e operación y seguridad en túneles) y ii) medición de indicadores asociados a niveles de servicio de la infraestructura vial en servicio con mayor frecuencia a la definida contractualmente.
 - b. Se evidenció que la Interventoría genera oportunamente alertas respecto a situaciones que pueden dar lugar a incumplimientos contractuales o que pueden poner en riesgo el medio ambiente y la seguridad y comodidad de los usuarios del corredor vial; sin

embargo, se evidenció, en algunos casos, negativa del Concesionario de atender este tipo de observaciones, lo que puede dar lugar a reforzar los mecanismos con los que cuenta la Interventoría para asegurar el cumplimiento del contrato de concesión No. 002 de 2017.

3. Con relación al tercer 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; en particular respecto al manejo ambiental en la construcción del túnel Pamplona, que dio lugar a hallazgos al Concesionario y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
 - b. Se evidenció seguimiento por parte de la Defensoría del Pueblo con ocasión de presuntas afectaciones a la Universidad de Pamplona derivadas de las obras ejecutadas por el Concesionario en la Unidad Funcional No. 1.
 - 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, que a octubre de 2022 no se tiene en el proyecto Cúcuta – Pamplona.
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero a los cuales se ha adherido Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19”* se concluye:
 - a. Unión Vial Río Pamplonita 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. El plan de obras del proyecto Cúcuta – Pamplona fue el aspecto mayormente afectado con ocasión del COVID-19, sobre el que el Concesionario presentó una propuesta de modificación, avalada por la Interventoría en diciembre de 2020 y vigente a octubre de 2022.
 - c. A octubre de 2022 no hay un acuerdo entre la ANI y el Concesionario respecto a costos ociosos que se hubieren causado entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, lo que ha llevado a contemplar que su reconocimiento se determine con el uso de los mecanismos de solución de controversias previstos en el contrato de concesión No. 002 de 2017.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

- d. Después de la suscripción del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 con ocasión de la pandemia, no se evidenciaron nuevos Eventos Eximentes de Responsabilidad por COVID-19.

9.2 No Conformidades

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. No se evidenció cumplimiento del numeral 9 del instructivo denominado *Previa Aprobación Fondeo por Sobre costos Prediales a Cargo de la ANI (GCSP-I-016)*, en lo que se refiere al plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse respecto a la previa aprobación de los montos a su cargo que serán aportados por el Concesionario para continuar con la adquisición predial y que posteriormente serán reembolsados por la Entidad. Revisados los pronunciamientos correspondientes a los comités de previa aprobación No. 2 y 3, estos pronunciamientos superaron el plazo de cinco (5) días hábiles, a partir de la suscripción del acta de cada comité, establecidos en el instructivo.
2. No se evidenció que se haya dado cumplimiento al plazo contractual para que la ANI se pronuncie con la aceptación, o no, de diferentes solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad en materia predial hechas entre octubre de 2021 y marzo de 2022, de quince días siguientes la notificación del Concesionario, según lo establecido en la sección 14.2 (c)(iii) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2017.

9.3 Recomendaciones

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. Tramitar con oportunidad la solicitud del inicio del proceso administrativo sancionatorio relacionado con la falta de implementación en las medidas de manejo adecuadas para el control y manejo apropiado del deslizamiento de material de excavación hacia la cobertura vegetal, ronda hídrica y cauce del río Pamplonita, teniendo en cuenta que la Interventoría remitió el informe de incumplimiento en mayo de 2022.
2. Promover o gestionar las acciones necesarias para dinamizar la conciliación de los costos ociosos que se deben reconocer al Concesionario y que fueron causados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, para así dar cumplimiento al cuarto punto del Acuerdo suscrito entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020 con ocasión del COVID-19.

9.3.2 Para la Interventoría

1. Aplicar con oportunidad las medidas que establece el contrato de concesión No. 002 de 2017 para instar al Concesionario a subsanar situaciones alertadas y reiteradas por la Interventoría, para así evitar incumplimientos contractuales, evitar problemáticas de tipo ambiental e inclusive hallazgos de parte de Entes de Control, entre otros efectos negativos para el proyecto.

Durante la auditoría se evidenció que la Interventoría ha reiterado observaciones relacionados con los siguientes temas, que a la fecha no han surtido los efectos esperados:

- Estado de zonas de disposición de material sobrante de excavación (ZODMEs).
- Imposibilidad de realizar arqueos de fondo de recambios y de caja menor, así como de verificación de dineros personales del personal del Concesionario que trabaja en el peaje Los Acacios.

9.4 Advertencias

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se generan las siguientes advertencias, con el fin de que al interior de la Entidad se implementen las acciones que procedan:

1. Se advierte una eventual materialización del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *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.*

Esto debido al estado de aprobación de las modificaciones recientes a las pólizas del contrato de concesión No. 002 de 2017, que se sintetiza enseguida:

- a. **Garantía Única de Cumplimiento:** La ANI aprobó modificaciones a la Garantía Única de Cumplimiento el 29 de octubre de 2022; modificaciones que prorrogaban la vigencia de la garantía hasta el 6 de noviembre de 2022. A noviembre de 2022 se tiene pendiente la aprobación de las modificaciones que extienden la vigencia de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2025 y se han iniciado a implementar esquemas de apremio contra el Concesionario por la no atención de requerimientos de la Interventoría al respecto.
 - b. **Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual:** La ANI aprobó modificaciones a la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual el 29 de octubre de 2022; modificaciones que prorrogaban su vigencia hasta el 7 de noviembre de 2022. A noviembre de 2022 se tiene pendiente la aprobación de las modificaciones que extienden la vigencia de la póliza hasta el 6 de noviembre de 2023.
 - c. **Seguro de Daño Contra Todo Riesgo:** A pesar de que el contrato de concesión tenga vigente un Seguro de Daño Contra Todo Riesgo, hasta diciembre de 2022, la última aprobación dada por la ANI al respecto se dio a una póliza cuya vigencia finalizó en julio de 2022. A noviembre de 2022 se ha iniciado la implementación de esquemas de apremio contra el Concesionario por la no atención de requerimientos de la Interventoría al respecto.
2. Se advierte un incumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021 del Ministerio de transporte, según la cual:

“(…) Sin perjuicio de lo anterior, todos los Concesionarios Viales tendrán un plazo máximo de un (1) año para obtener su Habilitación como Operador, contados a partir del día siguiente de la expedición de la presente modificación.

Vencidos los plazos aquí previstos en cada caso, el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV) de peajes solo podrá ser prestado por los Operadores que estén debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y cumplan con las condiciones establecidas en esta Resolución, exclusivamente a través de los Intermediadores igualmente habilitados (...)”

Situación que no solo afecta al proyecto Cúcuta – Pamplona, donde los costos de la implementación de la tecnología requerida en la Resolución citada es un riesgo asignado al público, al igual que en los demás proyectos de 4G, sino a todas las concesiones viales a cargo de la ANI.

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)

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p>MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
--	---	--

10. ANEXOS

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

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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
---	---	---

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 002 de 2017. 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, AFA Consultores y Constructores S.A, en virtud del contrato No. 353 de 2017, y las decisiones adoptadas por la ANI como orientador del contrato.

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

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

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 002 DE 2017	HITO	FECHA
	Celebración del contrato	2 de junio de 2017
	Inicio fase de preconstrucción	31 de julio de 2017
	Inicio fase de construcción	1 de agosto de 2018
	Inicio etapa de operación (estimada)	7 de noviembre de 2022

Fuente: Aniscopio actualizado a 30 de septiembre de 2022.

UNIÓN VIAL RÍO PAMPLONITA S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACIÓN
	SACYR CONCESIONES COLOMBIA S.A.S	100
	TOTAL	100

Fuente: Aniscopio actualizado a 30 de septiembre de 2022..

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 353 DE 2017	Nombre interventoría	AFA Consultores y Constructores S.A
	Representante legal	Mayron Vergel Armenta
	Valor (M/CTE diciembre de 2015)	\$32,726,262,637.60
	Plazo	84 meses
	Celebración del contrato de interventoría	17 de julio de 2017
	Suscripción del acta de inicio	4 de agosto de 2017
	Terminación prevista	29 de junio de 2024

Fuente: Contrato de interventoría No. 353 de 2017 y acta de inicio.

AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A	100
	TOTAL	100

Fuente: Aniscopio actualizado a 30 de septiembre de 2022.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
---	---	---

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	11/10/2022	10:00 – 11:30
Asistencia a comité de seguimiento del proyecto	11/10/2022	10:00 – 11:30
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	21/10/2022	07:45 – 17:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	24/10/2022	09:00 – 11:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	25/10/2022	08:00 – 14:30
Recorrido de verificación al proyecto	26, 27 y 28 de octubre de 2022	
Reunión de conclusiones preliminares de auditoría con profesionales del Equipo de Coordinación y seguimiento	08/11/2022	15:00 – 16:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	17/11/2022	08:00
Cierre de auditoría	24/11/2022	16:00

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

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero Cúcuta - Pamplona</p>	 <p align="center">MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
--	---	---

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

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

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario.
2. **Técnico:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dicho contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del Contrato de Concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas 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)	Si
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	Si
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	Si
4	Plan de obras del concesionario (4G)	Si
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	Si
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	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	Si
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	Si
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	Si
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	Si
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	Si
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	Si

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

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

COMPONENTE JURÍDICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	Si
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	Si
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	NA
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	Si
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	Si
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA
12	Estado de multas y sanciones	NA

COMPONENTE DE AFOROS Y RECAUDO		
Id	Ítem	Cumple
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	Si
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	Si
3	Certificación de tráfcos vehiculares en cada caseta de peaje	Si
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	NA
5	Análisis de viabilidad de otorgamiento de tarifas especiales	NA
6	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	Si
7	Auditorías 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	NA
11	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo	NA
12	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	NA
13	Seguimiento a funcionamiento a sistemas y estado infraestructura en estaciones de pesaje	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	Si
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	Si
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	Si

COMPONENTE AMBIENTAL		
Id	Ítem	Cumple
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)	Si
2	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	Si
3	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	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

COMPONENTE PREDIAL		
Id	Ítem	Cumple
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