

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020131023



Fecha: 23-10-2020

MEMORANDO

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**
Vicepresidente Ejecutivo**Dra. DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO**
Vicepresidente de Estructuración**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de septiembre y octubre de 2020, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y 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 precedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20201020131023**



Fecha: **23-10-2020**

MEMORANDO

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

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria archivo pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -3) CLAUDIA JUDITH MENDOZA CERQUERA 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -4) GLADYS MEDINA POMPEYO Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -5) JUAN CAMILO RAMIREZ BARON Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -6) CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

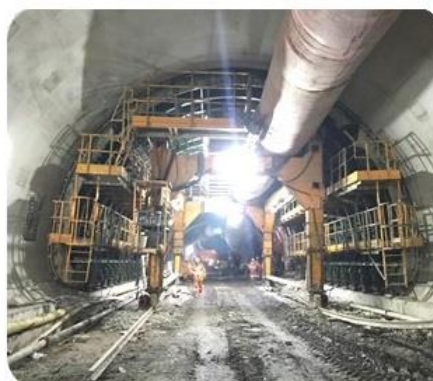
Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



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

2020



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	7
4.3	Descripción del proyecto	8
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	10
5.1	Ejecución del plan de obras	10
5.1.1	Unidad Funcional 1: Conectante C1-C2	13
5.1.2	Unidad Funcional 2: Bucaramanga – Cuestaboba	17
5.1.3	Unidad Funcional 3: Cuestaboba - Mutiscua	19
5.1.4	Unidad Funcional 4: Mutiscua - Pamplona	21
5.1.5	Conclusiones sobre el estado de la ejecución del plan de obras	22
5.2	Alertas sobre riesgos del proyecto	24
5.2.1	Área predial: Sobrecostos por adquisición (Incluyendo expropiación y compensaciones socioeconómicas)	24
5.2.2	Área ambiental: Sobrecostos por compensaciones ambientales	26
5.2.3	Área de redes: Sobrecostos por interferencia de redes	27
5.2.4	Área comercial: Menores ingresos por disminución del recaudo	29
5.2.5	Área regulatoria: Cambio de normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)	32
5.2.6	Área financiera: Alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado o condiciones del proyecto	33
5.2.7	Área político/social: No instalación de casetas de peaje por razones no imputables al Concesionario	34
5.2.8	Área político/social: Invasión de derecho de vía	34

5.2.9	Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto	35
5.3	Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	37
5.3.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial	37
5.3.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	38
5.3.3	Reportes derivados de lo dispuesto en circulares de la ANI	39
5.3.4	Afectaciones potenciales derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19.....	40
5.3.5	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	45
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	46
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	48
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	53
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	55
9.1	Conclusiones.....	55
9.2	No Conformidades.....	59
9.2.1	Para la Supervisión.....	59
9.2.2	Para la Interventoría	59
9.3	Recomendaciones	59
9.3.1	Para la Supervisión.....	59
9.3.2	Para la Interventoría	60
9.3.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	61
10.	ANEXOS.....	62

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	7
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	9
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.....	9
Tabla 5. Avance físico plan de obras.....	11
Tabla 6. Comportamiento TPD peaje Picacho.....	41
Tabla 7. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	46

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de asociación público-privada (APP) Bucaramanga - Pamplona, 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, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S, en el proyecto de concesión de modo carretero Bucaramanga - Pamplona.

1.2.3 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 002 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Autovía Bucaramanga - Pamplona S.A.S, a partir de agosto de 2019 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.

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.

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

- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 002 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S (Concesionario) y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 239 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) e Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S (Interventoría).
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S No. contrato: 002 del 07 de junio de 2016. Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1. Plazo: El plazo del Contrato transcurrirá entre la fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado al valor presente al mes de referencia del recaudo de peaje – VPIP (diciembre 2013))</p>	3 otros ítems

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría	<p>Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S</p> <p>No. contrato: 239 del 21 de julio de 2016.</p> <p>Objeto: El objeto del presente Contrato es la ejecución de la “INTERVENTORÍA INTEGRAL QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, MEDIO AMBIENTAL Y SOCIO PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PÚBLICA QUE SE DERIVE DEL PROCESO LICITATORIO VJ-VE-APP-IPB-004-2015 CORRESPONDIENTE AL CORREDOR DENOMINADO “BUCARAMANGA-PAMPLONA””.</p> <p>Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio (28 de julio de 2016)</p>	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 2016 ha tenido tres otrosíes. Lo principalmente acordado tras la suscripción de estas modificaciones contractuales fue:

- **Otrosí No. 1 del 15 de junio de 2017:** Se prorrogó en dos meses el plazo de la fase de construcción y por el mismo término el plazo para la obtención del cierre financiero, reduciendo en dos meses el plazo de la fase de construcción.
- **Otrosí No. 2 del 30 de julio de 2018:** Se acordó crear la subcuenta Policía de Carreteras dentro de la cuenta Proyecto del patrimonio autónomo junto con el programa de fondeos correspondiente.
- **Otrosí No. 3 del 22 de julio de 2020:** Se acordó establecer un plazo máximo de 1.020 días contados desde la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción para realizar el aporte No. 2 a la subcuenta Policía de Carreteras.

Por otro lado, respecto del contrato de interventoría No. 239 de 2016, como se muestra en la tabla precedente, se ha suscrito un otrosí. Lo principalmente acordado tras la suscripción de esta modificación contractual fue:

- **Otrosí No. 1 del 16 de mayo de 2017:** Se aclaró que el valor de la interventoría para la fase de construcción es de \$12.987.036.360 (M/CTE diciembre de 2013).

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

El control y seguimiento del proyecto Bucaramanga - Pamplona cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VEJ)
Claudia Mendoza	Gerente de Proyecto	Equipos Técnicos (VEJ)
Gladys Medina	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
Omar Jimenez	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VEJ)

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Aixa Sutachan	Apoyo jurídico	Equipo Asesoría de Gestión Contractual 3 - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Adriana Urrea	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Oscar Orozco	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Nubia Parra	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Roland Gutiérrez	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Javier Vera	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo entre el 1 al 31 de julio de 2020.

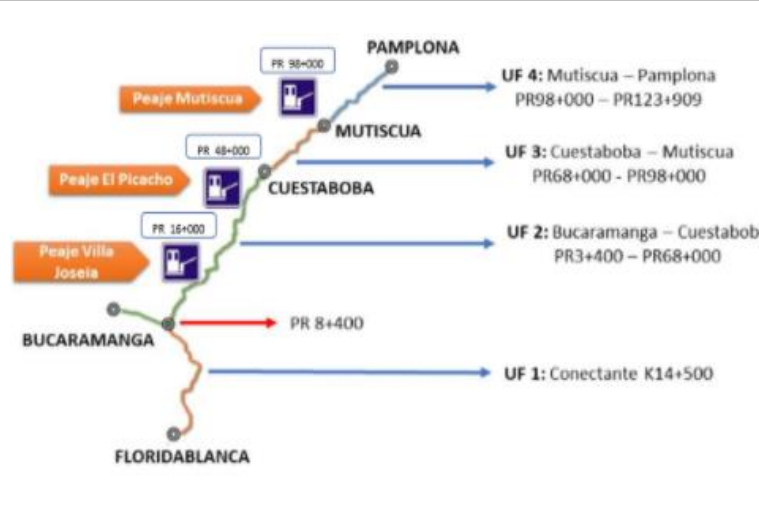
4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de asociación público-privada Bucaramanga-Pamplona hace parte de la tercera ola del programa de concesiones 4G y busca garantizar una adecuada conexión entre los municipios de los departamentos de Santander y Norte de Santander a partir de intervenciones de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la ruta Nacional 6603 y de la construcción de 13.5 km de una variante bidireccional al costado oriental de Bucaramanga. Tiene una longitud estimada origen-destino de 133 km y prevé la operación de tres estaciones de peaje.

A octubre de 2020 cuenta con la operación de un único peaje, ubicado en el páramo de Berlín (Tona, Santander), denominado Picacho. Las otras dos estaciones de peajes, denominadas Villa Joseia y Mutiscua, iniciarán su operación con la firma de las actas de terminación de las unidades funcionales 1 y 4 del proyecto, respectivamente. Conforme al plan de obras vigente, sobre el cual la ANI dio concepto favorable a través de comunicación con radicado ANI No. 20195000291841 del 29 de agosto de 2019, se estima que la unidad funcional 1 termine en junio de 2022 y que la unidad funcional 4 termine en junio de 2021.

Los datos técnicos del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP 2018	\$1,127,556	
OPEX – millones de COP 2018	\$1,358,504	
Inversión total – millones de COP 2018	\$2,486,060	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual – millones de COP 2013	\$529,929	
% Avance VPIP	3.74%	
Aportes ANI – millones de COP 2013	\$1,544,987	
% Cumplimiento aportes ANI	3.54%	

Fuente: Aniscopio, contrato de concesión No. 002 de 2016, informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227), informe mensual de Interventoría correspondiente a julio de 2020 y página web de interventoría:

<http://www.interventoriabucaramangapamplona.com.co/>



El proyecto cuenta con cuatro divisiones o unidades funcionales, cuyas generalidades se muestran enseguida:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Longitud (km)	Intervención
1	Conectante C1-C2	13.5	Construcción vía nueva, operación y mantenimiento
2	Bucaramanga - Cuestaboba	4.9	Rehabilitación, operación y mantenimiento entre el PR3+400 - PR8+300 de la ruta Nacional 6603.
		10.1	Rehabilitación, operación y mantenimiento entre el PR8+300 - PR18+400 de la ruta Nacional 6603.
		49.6	Rehabilitación, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobrecarriles. (PR18+400 - PR68+000 de la ruta Nacional 6603).
3	Cuestaboba - Mutiscua	2	Rehabilitación, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobrecarriles. (PR68+000 - PR70+000 de la ruta Nacional 6603).
		28	Mejoramiento, operación y mantenimiento y construcción de terceros carriles. (PR70+000 - PR98+000 de la ruta Nacional 6603).
4	Mutiscua - Pamplona	23	Mejoramiento, operación y mantenimiento, construcción de terceros carriles y sobrecarriles. (PR98+000 - PR121+000 de la ruta Nacional 6603).
		2	Rehabilitación, operación y mantenimiento (PR121+000 - PR123+909 de la ruta Nacional 6603).

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

El acta de inicio de la fase de construcción del proyecto se suscribió el 20 de agosto de 2019, la cual se debió haber suscrito en septiembre de 2017, a partir de lo acordado con el otrosí No. 1 al contrato de concesión No. 002 de 2016. Esto se debe a que hasta el segundo semestre de 2019 el

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Concesionario cumplió con las condiciones que son precedentes a la fase de construcción, según lo establecido en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Dentro de las mayores dificultades evidenciadas para cumplir con dichas condiciones se tiene la obtención de las licencias y permisos ambientales. Por ejemplo, para el caso de la unidad funcional 1, se reconoció una fuerza mayor ambiental el 10 de octubre de 2018, que cesó con la obtención de la licencia ambiental correspondiente, expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) a través de la Resolución No. 345 del 12 de marzo de 2019.

El cumplimiento de las condiciones precedentes a la fase de construcción dio lugar a que cesará un procedimiento administrativo sancionatorio que se tenía en curso, como consta en la Resolución No. 1499 del 10 de octubre de 2019 de la ANI *“Por medio de la cual se termina el proceso administrativo sancionatorio iniciado en contra del Concesionario AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S., con ocasión del presunto incumplimiento de las obligaciones establecidas en las Secciones 1, 3, 2.5 (b) y 4.4 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 002 de 2016, Proyecto Bucaramanga – Pamplona”*.

Entre agosto de 2019 y la fecha de ejecución de la auditoría se han identificado alertas en el proyecto asociadas a los resultados esperados con el plan de obras vigente y a alertas asociadas a los riesgos definidos en el contrato de concesión No. 002 de 2016. Estas alertas, al igual que la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se exponen en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.3, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función de **a)** el estado y seguimiento por parte de la Interventoría y de la Supervisión a la ejecución del plan de obras, **b)** alertas de riesgos del proyecto y **c)** acciones implementadas en el proyecto a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5.1 Ejecución del plan de obras

Según lo reportado en Aniscopio², el avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de septiembre de 2020, es de 7.39% ejecutado contra 32.82% programado, es decir que se tiene un déficit del 25.42%, distribuido de la siguiente manera:

² Enlace Aniscopio: <https://aniscopio.ani.gov.co/>

Tabla 5. Avance físico plan de obras.

UF	Sector	Inicio	Fin	Peso (%)	Ejecutado (%)	Programado (%)	Δ (%)
1	Conectante C1-C2	20-08-2019	17-06-2022	60.63	2.68	22.97	-20.29
2	Bucaramanga - Cuestaboba	20-08-2019	18-06-2021	16.47	13.81	47.69	-33.88
3	Cuestaboba - Mutiscua	20-08-2019	18-06-2021	10.67	22.00	49.99	-27.99
4	Mutiscua-Pamplona	20-08-2019	18-06-2021	12.24	9.36	46.57	-37.21
TOTAL PROYECTO		20-08-2019	17-06-2022	100	7.29	32.82	-25.42

Fuente: Ficha técnica del proyecto Bucaramanga – Pamplona disponible en Aniscopio, con corte al 15 de septiembre de 2020.

El atraso en la fase de construcción dio lugar a que la Interventoría, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20204090627112 del 14 de julio de 2020, solicitara a la Supervisión la no objeción de un periodo de cura por sesenta días para que el Concesionario subsanara el presunto incumplimiento de lo establecido en el literal (b) de la sección 4.5 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016:

“4.5 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción



(...)

(b) Adelantar las Intervenciones de conformidad con lo previsto en el Contrato y sus Apéndices para lo cual deberá regirse en cuanto a tiempos de ejecución, calidades de las obras, y en general todos los aspectos técnicos, por los dispuesto en el Contrato y sus Anexos y Apéndices y en el Plan de Obras.”

Sin embargo, ante la solicitud de la Interventoría, la Supervisión hizo observaciones concluyendo que esta no procedía en los términos en los que había sido planteada, como se puede evidenciar en la comunicación con radicado ANI No. 20205000246141 del 26 de agosto de 2020.

Posteriormente, la Interventoría, a través de comunicación con radicado ANI No. 20204090865962 del 10 de septiembre de 2020, indicó que los fundamentos de su solicitud eran válidos, reiterando la solicitud a la no objeción del periodo de cura en los términos planteados inicialmente. A la fecha no se evidencia que el atraso en el plan de obras haya dado lugar al inicio de sanciones y/o de los esquemas de apremio señalados en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Adicional a que el acta de inicio de la fase de construcción del proyecto se suscribió hasta el 20 de agosto de 2019, se considera que el atraso en el plan de obras contribuye a que en el proyecto Bucaramanga – Pamplona se generen alertas sobre el riesgo *retrasos en la ejecución de los proyectos*,

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

identificado por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.³

La Entidad ha identificado que las posibles consecuencias del riesgo mencionado son: *sobrecostos de los proyectos, no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y mayores costos de interventoría*. Se considera que la consecuencia *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos* se va a materializar, pues, según las condiciones iniciales del contrato de concesión No. 002 de 2016, se preveía que la fase de construcción finalizara en julio de 2020; sin embargo, con base en el plan de obras vigente, en caso de que este se ejecute acorde a lo programado, esta fase finalizaría en julio de 2022.

En la auditoría no se evidenciaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar el riesgo de *retrasos en la ejecución de proyectos*, relacionados con i) reuniones semanales del Equipo de Supervisión,⁴ ii) reuniones con la comunidad,⁵ iii) presentación de informes mensuales de seguimiento de la Supervisión⁶ y iv) revisión y aprobación de la Supervisión a los informes mensuales de Interventoría⁷.

Sin embargo, es necesario que entre la Supervisión y la Interventoría se resuelva la discusión señalada líneas arriba, con el fin de que se logre conminar oportunamente al Concesionario respecto a la ejecución del plan de obras del proyecto, en caso de que este no supere los actuales atrasos.

En la solución de las diferencias entre Supervisión e Interventoría se recomienda considerar las afectaciones que tuvo el plan de obras del proyecto con ocasión de los lineamientos del Gobierno Nacional y de la ANI frente a la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, sobre lo que se evidenció



³ La matriz de riesgos vigente a octubre de 2020 del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se puede descargar del enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

⁴ Se evidenció su ejecución, pues adicional a contar con actas de reuniones, en la auditoría se asistió a los comités de seguimiento adelantados los días 7 y 14 de septiembre de 2020.

⁵ Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a solucionar eventuales problemáticas con la comunidad que puedan afectar los resultados esperados del proyecto. Algunas de estas se detallan en las secciones 5.2.7 y 5.2.8.

⁶ Hacen parte de los papeles de trabajo los informes de seguimiento correspondientes a mayo, junio y julio de 2020.

⁷ Por ejemplo, el informe correspondiente a abril de 2020 se aprobó a través de radicado ANI No. 20205000201121 del 16 de julio de 2020 y el informe correspondiente a mayo de 2020 se aprobó a través de radicado ANI No. 20205000246121 del 26 de agosto de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

que la Supervisión, en los comités de seguimiento del 28 de agosto de 2020 y de 14 de septiembre de 2020, ha solicitado a Interventoría un análisis detallado.

Con relación a la emergencia sanitaria, previo a la solicitud de la Interventoría sobre la no objeción del periodo de cura asociado a la ejecución del plan de obras, se evidenció que en junio de 2020 el Concesionario solicitó a la Interventoría que se evaluaran aspectos que a su juicio habían sido impactados con ocasión del COVID-19 y que podrían dar lugar a que se ajustaran ciertas obligaciones contractuales.

La modificación al plan de obras hace parte de la solicitud elevada por el Concesionario, sobre la cual la Interventoría se pronunció negativamente por medio de comunicación con radicado ANI No. 20204090613132 del 10 de julio de 2020, debido a que “(...) no se puede emitir concepto de modificación al Plan de obras hasta tanto se considere en éste la Unidad Funcional 1 y se incluyan TODOS los escenarios que el Concesionario determine como motivos para solicitar la modificación al Plan de Obras”.

Se evidenció que el Concesionario no consideró la unidad funcional 1 en su propuesta de modificación al plan de obras debido a que, según este, su construcción se ha visto afectada por un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) asociado a la concertación con terceros sobre vías industriales requeridas para su ejecución, con base en las comunicaciones con radicados ANI No. 20204090272482 del 13 de marzo de 2020 y No. 20204090549402 del 24 de junio de 2020.

A octubre de 2020 no se evidencia que la Supervisión haya aceptado, o no, dicha solicitud de reconocimiento de EER, lo cual da lugar a una No Conformidad en este informe, según se detalla en las secciones 5.3.4 y 9.2.1, debido a que se ha superado el plazo contractual para que la Entidad se pronuncie al respecto, con base en lo establecido en el literal (iii) de la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

A partir de los resultados de i) las entrevistas de auditoría con la Supervisión y con la Interventoría, ii) de la revisión documental realizada y iii) del acompañamiento a los recorridos virtuales de verificación del proyecto adelantados los días 23 y 25 de septiembre de 2020, realizados con la participación de la Supervisión, la Interventoría y el Concesionario, se tuvo una aproximación al estado actual de cada una de las unidades funcionales del proyecto, así como de situaciones que actualmente ocurren en cada una de ellas, así:

5.1.1 Unidad Funcional 1: Conectante C1-C2

Con base en el acompañamiento al recorrido de verificación virtual llevado a cabo el 23 de septiembre de 2020, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a movimiento de tierras, demoliciones y a la construcción de obras hidráulicas. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra, ya que, como se muestra en la Tabla 5, el atraso de esta unidad funcional, con corte a septiembre 15 de 2020, supera el 20% respecto a lo programado.



Ejemplos de actividades ejecutadas o en ejecución, por el Concesionario, a partir del registro fílmico y fotográfico de la Interventoría expuesto en el recorrido virtual del 23 de septiembre de 2020, se muestran enseguida:

<p>Foto 1. UF1 – K0+020: Box coulvert.</p>	<p>Foto 2. UF1 – K5+170: Disipador de energía.</p>
	
<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.</p>	<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.</p>
<p>Se evidenció que se han adelantado labores asociadas a la construcción de un box coulvert en proximidades al K0+020 de la UF1, relacionadas con armado de acero para la estructura.</p>	<p>Se evidenció que se construyen obras de drenaje que contribuirán a la estabilidad de los taludes de la Conectante C1-C2.</p>

Adicional al atraso en la ejecución física de esta unidad funcional, se evidenciaron aspectos relevantes de seguimiento. En primer lugar, ante la potencial negativa de actores frente a la construcción de la Conectante C1-C2,⁸ se evidenció que desde la ANI se acompaña al Concesionario con el fin de adelantar el acompañamiento correspondiente, lo que se puede corroborar con los resultados de la visita de parte del GIT Social de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno al proyecto, realizada el 19 de febrero de 2020, descritos en la comunicación con radicado ANI No. 20206030052933 del 1 de abril de 2020.

En segundo lugar, como se indicó previamente, el Concesionario solicitó el reconocimiento de un EER, según las comunicaciones con radicados ANI No. 20204090272482 del 13 de marzo de 2020 y radicado ANI No 20204090549402 del 24 de junio de 2020, debido a “La imposibilidad de obtener la concertación para el uso de las vías industriales con la Administración Municipal de Floridablanca, uso autorizado por la Resolución de licenciamiento No 345 de 2019, como obligación ambiental impuesta por la ANLA”, lo que, según el Concesionario “(...) afecta sustancial y adversamente el cumplimiento

⁸ Como es el caso del recurso de apelación en revisión por parte del Consejo de Estado frente al fallo del 24 de julio de 2019 dado por el Tribunal Administrativo de Santander con relación a la acción popular con radicado 68001233300020170142200.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

del plazo contractual establecido para la ejecución de la Fase de Construcción y del Plan de Obras No Objetado para realizar las intervenciones pactadas en la Unidad Funcional 1”.

Al respecto, se evidenció que desde el GIT Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se emitió un pronunciamiento a la Vicepresidencia Ejecutiva con el radicado ANI No. 20206050071043 del 3 de junio de 2020, en el que se concluyó:

“La GIT Ambiental considera que la solicitud del Concesionario no presenta elementos, condiciones y/o circunstancias asociadas al medio biótico y abiótico del área de influencia del proyecto y de la Licencia Ambiental, que permitan establecer de manera contundente por parte de esta Gerencia, la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad, sin embargo, sí es posible concluir que la solicitud del Concesionario objeto del oficio del asunto no corresponde de ninguna manera a una Fuerza Mayor Ambiental en los términos establecidos en el Contrato de Concesión 002 del 2016.”



Luego de este pronunciamiento se evidenció que el GIT Social de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno también emitió sus consideraciones a la Vicepresidencia Ejecutiva, con el radicado ANI No. 20206030095323 del 31 de julio de 2020, contemplando un análisis previo adelantado por la Interventoría.⁹ En este pronunciamiento del GIT Social se concluyó:

*“Para el GIT Social de la ANI, es importante destacar lo mencionado por parte de la interventoría en el concepto radicado ANI No. 20204090558742 del 26 de junio de 2020 (BPLA-629-20) donde manifiesta que: “Teniendo en cuenta que a lo largo de ésta comunicación se expondrán los motivos por los cuales desde el criterio de la Interventoría, con base en las actuaciones que en cumplimiento de sus obligaciones ha venido adelantado, y en concordancia con los hechos señalados, **no existe la configuración del evento eximente de responsabilidad que pretende alegar el Concesionario (...)**”. Así mismo, se reitera que la solicitud no involucra aspectos sociales relacionados en el apéndice técnico social 8, por lo anterior, no es procedente otorgar el EER.*

De igual forma, desde el Grupo Interno de Trabajo Social se sugiere a la Supervisión Líder del contrato evaluar y de ser necesario acordar una mesa de trabajo con la Interventoría para aclarar las características de un concepto integral toda vez que se incluyeron aspectos que no estaban relacionados con la solicitud de información adicional y además el pronunciamiento se hace por áreas y no acudiendo la integralidad del contrato.”

Posteriormente, por medio de correo electrónico del 15 de octubre de 2020 la Supervisión informó a la Oficina de Control Interno que “(...) dado a la complejidad del tema continua en análisis por el equipo de seguimiento quien considera que no se evidencia que las circunstancias manifestadas estuvieran fuera del control razonable del Concesionario y en este sentido, se concluye que la solicitud no cumple con los presupuestos establecidos en las secciones 1.62 y 14.2 del Contrato de Concesión No. 002 de 2016 (...).”

⁹ Concepto adicional de la Interventoría se puede consultar con el radicado ANI No. 20204090619212 del 13 de julio de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

No obstante, a la fecha de radicación de este informe de auditoría, no se cuenta con un pronunciamiento de la Supervisión al Concesionario aceptando o negando la solicitud del reconocimiento de un EER, lo que, como se mencionó previamente, da lugar a una No Conformidad en este informe, debido a que se ha superado el plazo contractual para que la Entidad se pronuncie al respecto, con base en lo establecido en el literal (iii) de la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

A pesar de que, como informó la Supervisión a través de correo electrónico del 15 de octubre de 2020,¹⁰ los trámites asociados a Eventos Eximentes de Responsabilidad se suspendieron en virtud de lo resuelto en el artículo primero de la Resolución No. 471 de 2020 *“Por la cual se establece como medida transitoria la suspensión de términos en las actuaciones administrativas y contractuales que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas, por motivos de salud pública”*, esta suspensión tuvo vigencia hasta el 13 de abril de 2020, según la modificación que tuvo el acto administrativo mencionado a partir de lo resuelto con la Resolución No. 20201000004985 de la ANI,¹¹ y a octubre de 2020 no se cuenta con un pronunciamiento de la Supervisión al Concesionario aceptando o negando la solicitud del reconocimiento de un EER.

Finalmente, se evidenció que a través de radicado ANLA No. 20200026800-1-000 del 21 de febrero de 2020 el Concesionario solicitó a la Autoridad Ambiental una modificación de la licencia ambiental otorgada a través de Resolución No. 345 de 2019, solicitud que actualmente se encuentra en revisión y que hace parte de los trámites a los que se les hace seguimiento en las mesas interinstitucionales de los proyectos que han sido declarados como Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos – PINE’s de Infraestructura.

¹⁰ Mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2020 la Supervisión informó que: *“De otra parte, la Resolución No. 471 de 22/03/2020 en su Artículo Primero ordena la suspensión de términos para algunas actuaciones que adelanta la Agencia desde el 24 de marzo a las 23:59 hasta el 13 de abril de 2020 a las 00:00 entre ellas “11. Trámites de eventos eximentes de responsabilidad y de fuerzas mayores predial, ambiental y por redes”*

¹¹ Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública.

5.1.2 Unidad Funcional 2: Bucaramanga – Cuestaboba

Con base en el acompañamiento al recorrido de verificación virtual llevado a cabo el 23 de septiembre de 2020, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a la construcción de terceros carriles, sobreelevaciones, estabilización de taludes, atención de sitios inestables y ampliación del peaje existente Picacho; no obstante, como se muestra en la Tabla 5, el atraso de esta unidad funcional, con corte al 15 de septiembre de 2020, se aproxima al 34%.

Asimismo, a partir de dicho recorrido virtual se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones de carácter técnico, asociadas a rendimientos, frentes inactivos, obras de estabilización, señalización temporal, mantenimiento de la carretera y rehabilitación de puentes, entre otros aspectos.

Ejemplos de actividades ejecutadas o en ejecución en esta unidad funcional y de situaciones que han dado lugar a observaciones de parte de la Interventoría y de la Supervisión, a partir del registro fílmico y fotográfico de la Interventoría expuesto en el recorrido virtual del 23 de septiembre de 2020, se muestran enseguida:

<p>Foto 3. UF2 – K5+600: Sobreelevación</p>	<p>Foto 4. UF2 - PR17+300: Sobreelevación</p>
	
<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.</p>	<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.</p>
<p>Evidencia de avances en la construcción de sobreelevaciones y estabilización de taludes. En el K5+600 se evidenció que la Interventoría ha realizado observaciones sobre la señalización temporal de obra, principalmente asociadas a sus condiciones en horas de la noche.</p>	<p>Evidencia de avances en la construcción de sobreelevaciones y estabilización de taludes de corte. En general, se evidenció que la Interventoría recomienda al Concesionario mejorar los rendimientos en la instalación de anclajes.</p>

Foto 5. UF2 – PR30+450: Frente inactivo



Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.

Foto 6. PR68+000: Erosión en talud de corte



Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.

Evidencia de frentes inactivos alertados por la Interventoría. Para el presente caso se tiene pendiente la construcción de un muro con cimentación profunda.

Evidencia de taludes de corte con problemas de erosión cuya intervención ha sido alertada por la Interventoría.

Foto 7. UF2 – PR48+200: Peaje Picacho



Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.

Foto 8. UF2 – PR48+200: Peaje Picacho



Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 22-09-2020 presentado en recorrido virtual del 23-09-2020.

Evidencia de avances en la ampliación del peaje Picacho. Según la Resolución No. 546 de 2018 y aquellas que la modifican, este peaje debe contar con tecnología para interoperabilidad.

Al igual que para la construcción de sobreanchos y de terceros carriles, la Interventoría ha observado los rendimientos de obra en las intervenciones del peaje.

5.1.3 Unidad Funcional 3: Cuestaboba - Mutiscua

Con base en el acompañamiento al recorrido de verificación virtual llevado a cabo el 25 de septiembre de 2020, se evidenció que el Concesionario, similar a lo reportado para la unidad funcional 2, ha adelantado actividades asociadas a la construcción de terceros carriles, sobreechancos, estabilización de taludes y atención de sitios inestables; sin embargo, como se muestra en la Tabla 5, el atraso de esta unidad funcional, con corte al 15 de septiembre de 2020, se aproxima al 28%.

Asimismo, a partir de dicho recorrido virtual se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones en materia técnica asociadas a los rendimientos, frentes inactivos, obras de estabilización, señalización temporal y mantenimiento de la carretera, entre otros aspectos.

Ejemplos de actividades ejecutadas o en ejecución en esta unidad funcional y de situaciones que han dado lugar a observaciones de parte de la Interventoría y de la Supervisión, a partir del registro fílmico y fotográfico de la Interventoría expuesto en el recorrido virtual del 25 de septiembre de 2020, se muestran enseguida:

<p>Foto 9. UF3 – PR68+000: Tercer carril</p>	<p>Foto 10. UF3 – PR70+037: Sitio inestable</p>
	
<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>	<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>
<p>Evidencia de avances en explanaciones para la construcción de terceros carriles. En el PR68 se evidenciaron alertas de la Interventoría y de la Supervisión sobre inactividad de obra y adquisición predial.</p>	<p>Evidencia de avances en atención a sitios inestables. En el PR70 se evidenciaron alertas de la Interventoría y de la Supervisión sobre inactividad de obra.</p>

<p>Foto 11. UF3 – PR80+715: Estabilidad de taludes</p>	<p>Foto 12. UF3 – PR81+200: Sitio inestable</p>
 <p>Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>	 <p>Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>
<p>En el PR87+715 se evidenciaron alertas de la Interventoría y de la Supervisión sobre manejo de aguas y protección de taludes de corte.</p>	<p>Evidencia de avances en atención a sitios inestables. En el PR81+200 se evidenciaron alertas de la Interventoría y de la Supervisión sobre señalización temporal en obra.</p>
<p>Foto 13. UF3 – PR87+000: Tercer carril</p>	<p>Foto 14. UF3 – PR92+650: Sitio inestable</p>
 <p>Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>	 <p>Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>
<p>Evidencia de avances en la construcción de terceros carriles. En el PR87+000 se evidenció que la Interventoría ha realizado observaciones respecto a la estabilización de los taludes.</p>	<p>Evidencia de avances en atención a sitios inestables. En el PR92+650 se evidenciaron alertas de la Interventoría y de la Supervisión sobre señalización temporal en obra.</p>

Por otro lado, se evidenció que para la unidad funcional 3, se han venido adelantando ajustes a los diseños definitivos. En septiembre de 2020, con base en la comunicación con radicado ANI No. 20204090905892, la Interventoría se pronunció favorablemente respecto a las modificaciones realizadas al diseño geométrico; sin embargo, se tiene pendiente que el Concesionario remita los

ajustes que proceden para las demás áreas técnicas (v.g. taludes, estructuras e hidráulica), así como su revisión por parte de la Interventoría.

5.1.4 Unidad Funcional 4: Mutiscua - Pamplona

Con base en el acompañamiento al recorrido de verificación virtual llevado a cabo el 25 de septiembre de 2020, se evidenció que el Concesionario, similar a lo reportado para unidades funcionales 2 y 3, ha adelantado actividades asociadas a la construcción de terceros carriles, sobreeanchos, estabilización de taludes y atención de sitios inestables; sin embargo, como se muestra en la Tabla 5, el atraso de esta unidad funcional, con corte al 15 de septiembre de 2020, se aproxima al 37%.

Asimismo, a partir de dicho recorrido virtual se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones en materia técnica asociadas a los rendimientos, frentes inactivos, obras de estabilización, señalización temporal y mantenimiento de la carretera, entre otros aspectos.

Ejemplos de actividades ejecutadas o en ejecución y de situaciones que han dado lugar a observaciones de parte de la Interventoría y de la Supervisión, a partir del registro fílmico y fotográfico de la Interventoría expuesto en el recorrido virtual del 25 de septiembre de 2020, se muestran enseguida:

Foto 15. UF4 – PR99+500: Tercer carril	Foto 16. UF4 – PR102+800: Sitio inestables
	
<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>	<p>Fuente: Archivo fílmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>
<p>Evidencia de trabajos asociados a la construcción de terceros carriles y de atención a sitios inestables con la construcción de muros y viga cabezal cimentada sobre pilotes.</p>	<p>Evidencia de actividades asociadas a la atención de sitios inestables. Para el PR102+800 Se evidenciaron pendientes en materia predial que han impedido terminar la intervención.</p>

<p>Foto 17. UF4 – PR116+400: Estabilidad de taludes</p>	<p>Foto 18. UF4 – PR118+425: Estabilidad de taludes</p>
	
<p>Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>	<p>Fuente: Archivo filmico y fotográfico de Interventoría del 23-09-2020 presentado en recorrido virtual del 25-09-2020.</p>
<p>Se evidenciaron alertas de parte de la Interventoría y de la Supervisión respecto a frentes inactivos, como el correspondiente al PR116+400, en el que la erosión del talud de corte puede perjudicar la operación de la vía.</p>	<p>Se evidenciaron alertas de parte de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la protección de taludes de corte, como el ubicado en el PR118+425, con el fin de evitar movimientos de remoción en masa que interfieran con la operación y seguridad de la vía.</p>



Por otro lado, al igual que en la unidad funcional 3, se evidenció que para la unidad funcional 4 se han venido adelantando ajustes a los diseños definitivos. En septiembre de 2020, con base en la comunicación con radicado ANI No. 20204090906632, la Interventoría se pronunció favorablemente respecto a las modificaciones realizadas al diseño geométrico; sin embargo, se tiene pendiente que el Concesionario remita los ajustes que proceden para las demás áreas técnicas (v.g. taludes, estructuras e hidráulica), así como su revisión de parte de la Interventoría.

Finalmente, se identificaron gestiones actuales en la unidad funcional 4 que pueden dar lugar a futuras modificaciones contractuales, ya que entre el Concesionario del proyecto Bucaramanga – Pamplona, Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, y el Concesionario del proyecto Cúcuta – Pamplona, Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, correspondiente al contrato de asociación público-privada No. 002 de 2017, se vienen adelantando acuerdos sobre las intervenciones en la zona donde empalman ambos proyectos, en proximidades al PR121 de la vía Nacional 6603.



5.1.5 Conclusiones sobre el estado de la ejecución del plan de obras

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de septiembre de 2020, es de 7.39% ejecutado contra 32.82% programado, es decir que se tiene un déficit del 25.42%.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. El desplazamiento en el tiempo del inicio previsto de la fase de construcción y el atraso actual en la ejecución del plan de obras del proyecto Bucaramanga – Pamplona dan lugar a que se generen alertas sobre el riesgo de *retrasos en la ejecución de los proyectos* identificado por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.
3. Se considera que la consecuencia *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, identificada por la ANI para el riesgo de *retrasos en la ejecución de los proyectos*, se va a materializar, debido a que, según las condiciones iniciales del contrato de concesión No. 002 de 2016, se preveía que la fase de construcción finalizara en julio de 2020; sin embargo, con base en el plan de obras vigente, en caso de que este se ejecute acorde a lo programado, esta fase finalizaría en julio de 2022.
4. A pesar de que en la auditoría no se hayan identificado alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar el riesgo de *retrasos en la ejecución de proyectos*, el inicio tardío de la fase de construcción y la ejecución actual del plan de obras del proyecto Bucaramanga – Pamplona pueden contribuir a que se analice la suficiencia y efectividad de dichos controles.
5. Se evidenció que el atraso en la ejecución del plan de obras ha dado lugar a que se analice la procedencia de esquemas de apremio contra el Concesionario; sin embargo, a octubre de 2020 estos no se han aplicado debido a que hay discrepancias entre la Supervisión y la Interventoría respecto a las obligaciones contractuales presuntamente incumplidas y asociadas a esta situación.
6. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, estabilización de taludes, manejo de aguas, señalización temporal en obra, mantenimiento de la carretera, rehabilitación de los puentes existentes y predios requeridos para la construcción, entre otros aspectos de carácter técnico.
7. En marzo de 2020 el Concesionario solicitó a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad debido a la presunta imposibilidad de concertar el uso de vías industriales con la Administración de Floridablanca, requeridas para la construcción de la unidad funcional 1; sin embargo, a octubre de 2020 no se tiene un pronunciamiento de aceptación, o no, de dicha solicitud, lo que da lugar a una No Conformidad en este informe.
8. Se evidenció que los trámites ambientales pendientes del proyecto Bucaramanga – Pamplona se analizan en el marco de la gestión interinstitucional derivada de los proyectos que han sido catalogados de interés Nacional y estratégico.
9. Se evidenció que actualmente se realizan ajustes a los diseños de las unidades funcionales 3 y 4, sobre los que se cuenta con pronunciamiento favorable de la Interventoría, únicamente, en lo que concierne al diseño geométrico.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10. Se identificaron gestiones actuales en la unidad funcional 4 que pueden dar lugar a futuras modificaciones del contrato de concesión No. 002 de 2016, ya que entre el Concesionario del proyecto Bucaramanga – Pamplona, Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, y el Concesionario del proyecto Cúcuta – Pamplona, Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, correspondiente al contrato de asociación público-privada No. 002 de 2017, se vienen adelantando acuerdos sobre las intervenciones en la zona donde empalman ambos proyectos, en proximidades al PR121 de la vía Nacional 6603.

5.2 Alertas sobre riesgos del proyecto

Según el capítulo XIII (Ecuación contractual y asignación de riesgos) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016 y la matriz de riesgos del proyecto,¹² se tienen riesgos asignados al Concesionario, a la ANI, así como riesgos compartidos entre estas dos partes. Al igual que en la auditoría adelantada en 2019 por la Oficina de Control Interno a la función pública de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Bucaramanga – Pamplona,¹³ se evidenció que actualmente existen situaciones relacionadas con estos riesgos que pueden generar alertas para la Entidad. Estas situaciones se describen a continuación:

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



Los sobrecostos por adquisición predial se han identificado como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a agosto de 2020¹⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-alto**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se debe a que “(...) *valor que tendría que asumir la ANI continua en este periodo en \$6.070.286.236 pesos constantes de 2013.*”

La alerta se genera debido a que se prevé que los recursos estimados para la adquisición predial, en la estructuración del proyecto, van a ser insuficientes, lo que daría lugar a que la ANI tenga que intervenir para mitigar el riesgo a su cargo, en primer lugar, con los recursos disponibles en el fondo de contingencias de las Entidades Estatales para el proyecto Bucaramanga – Pamplona. Lo anterior

¹² La matriz de riesgos resultante de la estructuración del proyecto se puede consultar en el enlace de SECOP: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-4419588>, asimismo la ANI presentó al Ministerio de Transporte actualización de esta matriz a través de radicado ANI No. 20186020398481 del 29 de noviembre de 2018 y mensualmente la Interventoría actualiza este producto en los informe mensuales que remite a la Supervisión.

¹³ El informe de auditoría se puede consultar con el radicado ANI No. 20191020065453 del 30 de abril de 2019.

¹⁴ Según mapa de riesgos presentado en el informe ejecutivo de interventoría a través de radicado ANI No. 20204090887602 del 15 de septiembre de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

acorde a lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Con base en el plan de aportes a dicho fondo, se previeron \$33.979 millones constantes de diciembre de 2013, en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos del área predial.¹⁵ Asimismo, se evidenció que a agosto de 2020 se cuenta con un saldo cercano a los \$48.000 millones para mitigar sobrecostos prediales asignados al Estado.

Adicionalmente, se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes del proyecto Bucaramanga – Pamplona.¹⁶

Por otro lado, esta situación tiene relación directa con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, para el cual la Entidad ha identificado como posibles consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos y deterioro de la imagen reputacional*.¹⁷

A pesar de que en la auditoría no se hayan identificado deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la ANI para dicho riesgo, asociados a la i) estructuración del proyecto¹⁸, ii) seguimiento a la actualización de los riesgos del proyecto, iii) reuniones de seguimiento semanal de la Supervisión¹⁹, iv) seguimiento a los informes de fiducia²⁰ y v) seguimiento de parte de los grupos de asesoría a la gestión contractual del proyecto en modificaciones que surjan al contrato de

¹⁵ Radicado ANI No. 20154090614352 del 24 de septiembre de 2015.



¹⁶ Las comunicaciones con radicado ANI No. 20206020065383 del 14 de mayo de 2020 y 20204090753302 del 13 de agosto de 2020 demuestran gestión que se adelanta al respecto.

¹⁷ La matriz de riesgos vigente a octubre de 2020 del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se puede descargar del enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

¹⁸ Se evidenció que el proyecto cuenta con estudios de factibilidad en materia predial adelantados a través del Consorcio Estructuración Vial, disponibles para consulta en el cuarto de datos de la ANI <https://www.ani.gov.co/cuarto-de-datos>

¹⁹ En la auditoría se solicitaron acta de estas reuniones, que hacen parte de los papeles de trabajo, y se asistió a los comités de los días 7 y 14 de septiembre de 2020.

²⁰ En los informes mensuales de seguimiento al proyecto solicitados en la auditoría y correspondientes a abril, mayo y junio de 2020, se evidencia lo correspondiente. Informes disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

concesión²¹, la situación aquí descrita indica la necesidad de que se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.

5.2.2 Área ambiental: Sobrecostos por compensaciones ambientales

Los sobrecostos por compensaciones ambientales han sido identificados como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a agosto de 2020¹⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se debe a que “(...) *el valor que correspondería a la ANI es de \$13.022.347.354 pesos constantes de diciembre 2013.*”

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

Con base en el plan de aportes a dicho fondo para este proyecto, se previeron \$750 millones constantes de diciembre de 2013 en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos de las áreas social y ambiental.²² Asimismo, se evidenció que a agosto de 2020 se cuenta con un saldo cercano a los \$1.048 millones para mitigar sobrecostos socioambientales asignados al Estado.



Como se indicó en la sección 5.2.1, se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes del proyecto Bucaramanga – Pamplona.²³

De otra parte, se considera que además de que los sobrecostos por compensaciones ambientales tengan relación directa con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, sobre el que se indicaron las posibles consecuencias en la sección 5.2.1, también existe relación con el riesgo identificado para ese mismo proceso y que ha sido denominado por la Entidad como *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, al cual se le han atribuido posibles

²¹ A manera de ejemplo se cita el otrosí No. 3 al contrato de concesión No. 002 de 2016, que según su consideración No. 18, se presentó ante el Comité de Contratación de la ANI el pasado 22 de julio de 2020.

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

²³ Las comunicaciones con radicado ANI No. 20206020065383 del 14 de mayo de 2020 y 20204090753302 del 13 de agosto de 2020 demuestran gestión que se adelanta al respecto. Asimismo, se evidenció pronunciamiento de parte del GIT Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20206050070973 del 3 de junio de 2020.

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

consecuencias asociadas a: *costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes, entre otras.*²⁴

Como se informó en la sección 5.2.1, en la auditoría no se identificaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la ANI para el riesgo *sobrecostos en la ejecución de los proyectos*. Tampoco se identificaron deficiencias en el cumplimiento de los controles definidos para el riesgo *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, los cuales se orientan a la estructuración de proyectos, pues se evidenció que, en materia ambiental, a través del Consorcio Estructuración Vial se adelantaron estudios de factibilidad determinando un presupuesto asociado a compensaciones ambientales²⁵ y que en la estructuración del proyecto la ANI presentó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público una evaluación de contingencias que se aprobó a través de comunicación con radicado ANI No. 20154090614352 del 24 de septiembre de 2015.

No obstante, lo anterior, las alertas de sobrecostos y de insuficiencia de contingencias en materia de compensaciones ambientales para el proyecto Bucaramanga – Pamplona pueden ser consideradas para que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.



5.2.3 Área de redes: Sobrecostos por interferencia de redes

Los sobrecostos por interferencia de redes han sido identificados como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a agosto de 2020⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se debe a que “(...) La ANI asumiría el valor de \$849.179.981 del total del costo de traslado de redes, aplicando un factor de seguridad, el valor sería de \$1.605.000.000. La interventoría realizó una proyección en la cual se indica que el recurso disponible en la subcuenta más lo que corresponde al concesionario de sobrecosto, se agotaría el mes de abril de 2021.”

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

²⁴ La matriz de riesgos vigente a octubre de 2020 del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se puede descargar del enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

²⁵ Disponibles para consulta en el cuarto de datos de la ANI <https://www.ani.gov.co/cuarto-de-datos>

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

Con base en el plan de aportes a dicho fondo, se previeron \$53 millones constantes de diciembre de 2013, en lo que se refiere a contingencias asociadas al manejo y/o traslado de redes. Asimismo, se evidenció que a agosto de 2020 se cuenta con un saldo cercano a los \$72 millones para mitigar sobrecostos de redes asignados al Estado.

Como se indicó en la sección 5.2.1, retomado en la sección 5.2.2, se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) los ajustes procedentes al plan de aportes del proyecto Bucaramanga – Pamplona. Asimismo, se evidenció que entre el Concesionario y la Interventoría se adelanta un trabajo en conjunto orientado a actualizar el inventario y plan de manejo de redes, lo cual permitirá tener mayor certeza sobre los costos que impliquen esta gestión.²⁶

Al igual que para el caso de las compensaciones ambientales, se considera que además de que la situación descrita tiene relación directa con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, sobre el que se indicaron las posibles consecuencias en la sección 5.2.1, también existe relación con el riesgo identificado para ese mismo proceso y que ha sido denominado por la Entidad como *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, sobre el que se comentaron las posibles consecuencias en la sección 5.2.2.



Como se informó en las secciones 5.2.1 y 5.2.2., en la auditoría no se identificaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la ANI para los dos riesgos citados.²⁷ Sin embargo, las alertas de sobrecostos y de insuficiencia de contingencias en materia de redes, para el proyecto Bucaramanga – Pamplona, deben ser consideradas para que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.

Finalmente, se informa que en la estructuración de los contratos de concesión del programa de quinta generación (5G) se han tenido en cuenta las lecciones aprendidas que ha dejado el programa de cuarta generación (4G) respecto a los riesgos compartidos hasta aquí analizados: sobrecostos en la adquisición predial, sobrecostos por compensaciones ambiental y sobrecostos por traslado y/o manejo de redes.

Por ejemplo, con base en la minuta de la parte general del contrato de concesión correspondiente al proyecto Nueva Malla Vial del Valle de Cauca, se evidenció que se ha establecido que el Concesionario sea el responsable de asumir los efectos favorables y/o desfavorables cuando se efectúe una

²⁶ Evidencias disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁷ Para el caso de redes, se evidenció que en la estructuración el Consorcio Estructuración Vial adelantó un informe de levantamiento de interferencias. Disponible para consulta en el cuarto de datos de la ANI <https://www.ani.gov.co/cuarto-de-datos>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

modificación al diseño geométrico de la carretera que se extienda más allá del área de la franja de terreno del corredor vial del proyecto, "(...) en cuanto al valor base de la modificación y a la totalidad de los riesgos, entiéndase la totalidad, como la sumatoria de los riesgos y/o la porción del riesgos a cargo del Concesionario más los riesgos y/o porción de riesgos a cargo de la ANI (...)." ²⁸

No obstante, se considera oportuno que, para la estimación de los presupuestos asociados a la adquisición predial, compensaciones ambientales y al traslado y/o manejo de redes en los futuros proyectos a cargo de la Entidad, se continúen aplicando las lecciones aprendidas que ha dejado el programa 4G y así disminuir la probabilidad de sobrecostos, como los alertados para el proyecto Bucaramanga – Pamplona. ²⁹

5.2.4 Área comercial: Menores ingresos por disminución del recaudo

Los menores ingresos por disminución del recaudo han sido identificados como un riesgo asignado al **público**, que, según Interventoría, a agosto de 2020⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto alto**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto, se deben a que:

"Con el retraso importante presentado para el inicio de la fase de construcción, la construcción de los peajes proyectados no se realizará en el tiempo planeado, afectando directamente el recaudo requerido para la financiación del proyecto, también ocasiona que no se dé el incremento de tarifas en el peaje existente (Picacho).

(...)

*Lo anterior indica que recaudo de peaje para el año 8, estaría por debajo, del valor proyectado de VPIP 8 contractual, en un estimado de **\$53.807.025.422** pesos constantes de diciembre 2013.*

(...)

IMPACTO COVID 19

se estima que para el año 8, con el impacto de las medidas de aislamiento decretadas por el Gobierno Nacional, el menor recaudo comparado con el valor estimado contractualmente de \$158.343'000.000, para el año 8 en VPIP sería de $-\$84.518'021.850$ pesos constantes del mes de referencia (diciembre 2013)."

En ese sentido, la alerta se genera debido a dos factores:

²⁸ Sección 6.3 de la parte general de la minuta del contrato de concesión correspondiente al proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca. Disponible para descarga en el enlace <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-19-10660579>

²⁹ Recomendaciones para ello fueron planteadas en el informe de auditoría a los procedimientos: Realización de Estudios Técnicos, Legales y Financieros Orientados a la Materialización de una Asociación Público-Privada y Concesiones (EPIT-P-006) e Iniciativas Privadas (EPIT-P-002), realizado por la Oficina de Control Interno en diciembre de 2019 (Rad ANI No. 20191020195983 del 17 de diciembre de 2020).

1. El desplazamiento en el tiempo de la construcción y posterior puesta en operación de las dos estaciones de peaje nuevas, Villa Joseia y Mutiscua, así como el desplazamiento en el tiempo para incrementar la estructura tarifaria del peaje existente Picacho.
2. El impacto que ha tenido la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 en el tráfico y recaudo del proyecto.

Con relación al primer factor mencionado, el proyecto Bucaramanga-Pamplona se estructuró contemplando el inicio de la fase de construcción en julio de 2017, plazo que fue prorrogado en dos meses con la suscripción del otrosí No. 1 al contrato de concesión No. 002 de 2016; sin embargo, hasta el segundo semestre de 2019 el Concesionario cumplió con las condiciones que son precedentes a la fase de construcción, dando lugar a que la fase de construcción iniciara en agosto de 2019.

Conforme a lo indicado en el literal (b) de la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión, se estima que la duración de la fase de construcción sea de treinta y seis meses contados desde su inicio, es decir que en la estructuración del proyecto se estimó que esta fase culminaría en julio de 2020; sin embargo, con base en el plan de obras vigente,³⁰ esta fase finalizará en julio de 2022.



Respecto a las estaciones de peaje nuevas, Villa Joseia y Mutiscua, el literal (f) de la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2016 establece que su recaudo comenzará con la firma del acta de terminación de las unidades funciones 1 y 4, respectivamente. Debido a que la fase de construcción inició hasta agosto de 2019, y con base en el plan de obras vigente, se estima que la unidad funcional 1 culmine en julio de 2022 y que la unidad funcional 4 culmine en julio de 2021.

En lo que concierne a la estructura tarifaria del peaje existente Picacho, el literal (g) de la sección 4.2 de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2016 establece que cuando se firme el acta de terminación de la unidad funcional 2, se realizará el incremento tarifario. Debido a que la fase de construcción inició hasta agosto de 2019, y con base en el plan de obras vigente, se estima que la unidad funcional 2 culmine en julio de 2021.

Como se mencionó en la sección 5.1, el desplazamiento en el tiempo del inicio de la fase de construcción tiene relación con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *retrasos en la ejecución de los proyectos*.³¹

³⁰ El concepto favorable de la ANI se puede consultar con el radicado No. 20195000291841 del 29 de agosto de 2019.

³¹ La matriz de riesgos vigente a octubre de 2020 del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se puede descargar del enlace

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Por otro lado, con relación al segundo factor que genera alertas sobre el riesgo aquí analizado, de menores ingresos por disminución del recaudo, se tiene el impacto que ha tenido la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 en el tráfico y recaudo del proyecto, el que también se comenta en la sección 5.3.4.

En términos generales, la Interventoría ha alertado que para el año ocho de la concesión, 2024, se puede llegar a tener un diferencial de recaudo de aproximadamente \$84.500 millones constantes de diciembre de 2013. Esto al tener en cuenta i) los efectos del COVID-19, ii) el desplazamiento en el tiempo de la puesta en operación de las estaciones de peaje nuevas, Villa Joseia y Mutiscua, y iii) el desplazamiento en el tiempo del incremento de la estructura tarifaria del peaje existente Picacho. Según lo establecido en el literal (b) de la sección 3.4 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, dicho diferencial de recaudo debe ser reconocido por la ANI, teniendo en cuenta el índice de cumplimiento³² promedio observado hasta ese momento del tiempo.

En lo que respecta a la capacidad de la ANI para mitigar el riesgo de menores ingresos por disminución del recaudo, se evidenció que a agosto de 2020 se tiene un saldo de aproximadamente \$8.100 millones en el fondo de contingencias y, con base en el plan de aportes vigente para dicho fondo, entre 2017 y 2024 se prevén aportes que en total suman cerca de \$15.267 millones constantes de 2013.



Con base en las cifras descritas, se evidencia una alerta respecto al riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*.³¹ Como se ha informado en las secciones 5.2.2 y 5.2.3, en la auditoría no evidenciaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la ocurrencia de dicho riesgo; sin embargo, los efectos desfavorables ocasionados por el desplazamiento en el tiempo del inicio de la fase de construcción de un proyecto, así como de la actual emergencia sanitaria, pueden ser consideradas para que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.

Al igual que para las contingencias asociadas a la adquisición predial, compensaciones ambientales y traslado y/o manejo de redes, se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a revisar las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes en materia comercial y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP).³³

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

³² Corresponde al producto de la aplicación de los indicadores que resulta de la metodología dispuesta en el apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 002 de 2016.

³³ Evidencias disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

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

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

Con base en el literal (q) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, este riesgo corresponde a la materialización de costos por la implementación de nuevas tecnologías para recaudo electrónico de peajes que determine la Autoridad Estatal³⁴, se encuentra asignado al **público** y según la Interventoría, a agosto de 2020³⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad baja** de ocurrencia y un **impacto 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 la Interventoría ha solicitado a la Supervisión un pronunciamiento sobre la forma de pago de los costos derivados de adoptar la tecnología requerida para la interoperabilidad del peaje existente Picacho,³⁶ acorde a lo establecido en diferentes actos administrativos emitidos por el Ministerio de Transporte, tales como la Resolución No. 546 de 2018, la Resolución No. 883 de 2019 y la Resolución No. 509 de 2020, con la que el Ministerio de Transporte estableció 12 de marzo de 2021 como fecha límite para implementar dicha tecnología. Con base en cotizaciones presentadas por el Concesionario, los costos derivados de la implementación de la tecnología exigida por el Ministerio de Transporte superarían los \$1.000 millones.³⁷

En ese orden de ideas, la implementación de nuevas tecnologías para el peaje Picacho puede generar una alerta de *sobrecostos en la ejecución del proyecto* que deben ser asumidos por la Entidad, lo que, como se ha mencionado, hace parte de los riesgos identificados para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.

Con base en la sección 8.3 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, la ANI es responsable de asumir estos sobrecostos *“(…) con cargo al Fondo de Contingencias, de ser viable. En su defecto, con los recursos disponibles en la Subcuenta Excedentes ANI y, finalmente con cargo a los recursos de su presupuesto, previo el cumplimiento de los requisitos previstos para ello en la Ley Aplicable.”*



En la auditoría se evidenció que el fondo de contingencias únicamente contempla recursos asociados a riesgos de las áreas comercial, predial, ambiental, social y de redes; razón por la cual, la ANI asumirá

³⁴ Según la sección 1.17 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016: *“Es cualquier autoridad de la República de Colombia distinta de la ANI, incluyendo pero sin limitarse al Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (...)”*

³⁵ Según mapa de riesgos presentado en el informe de interventoría correspondiente a agosto de 2020 (Rad ANI 20204090887102 del 15 de septiembre de 2020).

³⁶ Ejemplos de solicitudes de la Interventoría se pueden consultar en el radicado ANI No. 20204090341642 del 14 de abril de 2020.

³⁷ Ver radicado ANI No. 20204090036992 del 15 de enero de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

su obligación con recursos disponibles en la subcuenta excedentes y, de no ser suficientes, con cargo a los recursos de su presupuesto. A agosto de 2020, la Interventoría ha reportado que en dicha subcuenta se tiene un saldo de, aproximadamente, \$1.120 millones.³⁸

Debido a que no se ha evidenciado un pronunciamiento oficial de la Supervisión al respecto, se recomienda atender y tramitar de manera oportuna las alertas elevadas por la Interventoría en esta materia, pues se considera que así se tendrá mayor claridad frente a cuánto y cómo será asumido por la ANI dicho costo, lo que finalmente permitirá que el peaje Picacho cuente con los sistemas requeridos por el Ministerio de Transporte dentro del plazo establecido, 12 de marzo de 2021, según la Resolución No. 509 de 2020.

5.2.6 Área financiera: Alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado o condiciones del proyecto



La alteración de las condiciones de financiación del proyecto es un riesgo asignado al **privado**, que, según Interventoría, a agosto de 2020¹⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad medio-alta** de ocurrencia y un **impacto alto**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto, *“(...) se debe a la manifestación del Concesionario de presentar dificultades económicas para el desarrollo del proyecto, las cuales, según ellos, se derivan de los inconvenientes en la unidad funcional 1 que frenan el acceso al contrato de crédito.”* (Ver sección 5.1.1)

Los documentos asociados al crédito mencionado fueron aceptados por la ANI, a través de radicado ANI No. 20183050033051 del 6 de febrero de 2018; sin embargo, como se mencionó en el párrafo anterior, a octubre de 2020 no se han materializado los recursos de deuda requeridos para el proyecto. A pesar de ello, se debe tener en cuenta que, según lo reportado por la Interventoría, el Concesionario ha superado el valor de los giros de equity a los que está obligado contractualmente, asegurando, por el momento, recursos para ejecutar el proyecto.³⁹

Se considera que, aunque la financiación del proyecto sea responsabilidad del Concesionario, el proyecto requiere que se materialicen los recursos de deuda para asegurar la ejecución del alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 002 de 2016.

³⁸ Según la tabla No. 296 (Movimientos del periodo subcuenta excedentes ANI) del informe mensual de Interventoría correspondiente al periodo del 1 al 31 de agosto de 2020. Rad ANI No. 20204090887102 del 15 de septiembre de 2020.

³⁹ Según la sección 6.7.5.2 del informe ejecutivo de agosto de 2020 (Rad ANI No. 20204090887602 del 15 de septiembre de 2020): *“(...) el Concesionario el 3 de abril de 2020, ha cumplido el compromiso contractual de fondeos equity del proyecto, con un mayor valor aportado de \$ 4,043,613,614 pesos de diciembre de 2013.”*

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.2.7 Área político/social: No instalación de casetas de peaje por razones no imputables al Concesionario

La no instalación de casetas de peaje es un riesgo asignado al **público**, que, según Interventoría, a agosto de 2020⁴⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad medio-alta** de ocurrencia y un **impacto alto**, en lo que se refiere al peaje nuevo de Villa Joseia. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto, se deben a que:

“El riesgo continua en un nivel importante considerando que el impacto podría ser alto, la comunidad continua en oposición al desarrollo del proyecto con el trazado con el que se estructuró, en el municipio de Berlín, de la unidad Funcional 2, la comunidad en general (conformada por agricultores, transportadores informales y de carga), manifestaron en reunión, su inconformidad ante la instalación del peaje Villa Joseía ubicado en el PR 15+100, argumentando que para los habitantes y comunidad en general, como usuarios de la vía no traerá ningún beneficio, limitando sus actividades agrícolas y de otro tipo como la minería etc.”

Como se mencionó en la sección 5.2.4, los atrasos de la entrada de operación del peaje de Villa Joseia repercuten en el recaudo de peaje esperado para el proyecto, el cual, en caso de ser menor al proyectado para los años ocho, trece y dieciocho, de la concesión, daría lugar a compensaciones de parte de la ANI al Concesionario.



No obstante, lo anterior, se evidenció que en el proyecto se ha adelantado la gestión correspondiente; por ejemplo, la Supervisión ha acompañado al Concesionario en el acercamiento con las comunidades que han manifestado inconformismo al respecto.⁴⁰

En ese sentido, como se indicó en el informe de auditoría técnica a la función pública de supervisión y de interventoría del proyecto Bucaramanga – Pamplona de abril de 2019, es necesario que se continúe con esta gestión para evitar la materialización del riesgo *no instalación de casetas de peaje por razones no imputables al Concesionario*.

5.2.8 Área político/social: Invasión de derecho de vía

La invasión de derecho de vía ha sido reconocida como un riesgo asignado al **privado**, que, según Interventoría, a agosto de 2020⁴ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**. Según la Interventoría *“El riesgo se considera en nivel importante por su alta probabilidad debido a que el proyecto ya cuenta con invasiones al derecho de vía. El área social semanalmente dispone varios espacios de tiempo para salir a recorrido de reconocimiento en conjunto con O y M, para implementar registro y control sobre nuevas invasiones y observar el estado de las ya presentes.”*

⁴⁰ Se puede constatar, por ejemplo con el radicado ANI No. 20206030265491 del 10 de septiembre de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A pesar de que las acciones para evitar el riesgo estén en cabeza del Concesionario, su materialización puede dar lugar a que, entre otras consecuencias, no se cumpla con las zonas de reserva establecidas en el artículo segundo de la Ley No. 1228 de 2008.

Al respecto, en la auditoría se evidenció seguimiento desde la Interventoría⁴¹ y desde la Supervisión⁴² al cumplimiento del programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional por parte del Concesionario, a través del cual se desarrollan acciones orientadas a la recuperación del espacio público según lo reglado en el apéndice técnico No. 8 del contrato de concesión No. 002 de 2016.

No obstante, en 2019 la Oficina de Control Interno identificó situaciones que generan alertas asociadas a la invasión de derecho de vía que, a pesar de que se haga seguimiento desde la Interventoría y desde la Supervisión, a la fecha no cuentan con soluciones efectivas, tal como la recuperación del espacio ocupado en el PR9+300 en la unidad funcional 2, correspondiente al tramo Bucaramanga – Cuestaboba, cuya restitución hace parte de lo ordenado por la Alcaldía Municipal de Floridablanca a través de la Resolución No. 0987 de 2017 y que involucra una gestión interinstitucional con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), responsable de prestar los medios necesarios para la recuperación de este sector.⁴³

En ese orden de ideas, se mantiene la recomendación dada en el informe de auditoría técnica realizado en 2019, orientada a que se fortalezca el trabajo en conjunto entre el Concesionario, la Interventoría, la Supervisión y los actores externos al proyecto para superar las problemáticas asociadas a las invasiones del derecho de vía.

5.2.9 Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto



A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial, compensaciones ambientales, en el traslado y/o manejo de redes y en la implementación de tecnologías para recaudo electrónico de pejes, así como en la materialización de un diferencial de recaudo para el año ocho de la concesión, que pueden llegar a requerir la ejecución de recursos públicos.
2. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la insuficiencia de contingencias para que la ANI asuma sus obligaciones en caso de que se materialicen

⁴¹ Se puede evidenciar por ejemplo con el contenido de la sección 7.4.4.5 del informe mensual de interventoría correspondiente a agosto de 2020. Rad ANI No. 20204090887102 del 15 de septiembre de 2020.



⁴² Se puede evidenciar por ejemplo con el contenido de la sección “Aspectos Sociales” del informe mensual de seguimiento correspondiente a julio de 2020.

⁴³ Según Tabla No. 312 del informe mensual de interventoría correspondiente a agosto de 2020. Rad ANI No. 20204090887102 del 15 de septiembre de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

sobrecostos derivados de compensaciones ambientales y del traslado y/o manejo de redes, así como de un diferencial de recaudo para el año ocho de la concesión.

3. Se debe tener en cuenta que los sobrecostos en la ejecución de los proyectos así como la insuficiencia para cubrir contingencias hacen parte de los riesgos identificados por la Entidad para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, para el cual la Entidad ha identificado como posibles consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos, deterioro de la imagen reputacional, costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes*, entre otras.
4. No se identificaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la ocurrencia de los riesgos *sobrecostos en la ejecución de los proyectos e insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* de la ANI; sin embargo, las alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial, compensaciones ambientales y en el traslado y/o manejo de redes en el proyecto Bucaramanga - Pamplona pueden dar lugar a que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.
5. Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes vigente del proyecto Bucaramanga – Pamplona.
6. Aunque la financiación del proyecto sea responsabilidad del Concesionario, el proyecto requiere contar con los recursos de deuda para asegurar la ejecución a cabalidad el alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 002 de 2016.
7. Ante la probabilidad e impacto del riesgo *no instalación de casetas de peaje*, se evidenció que en el proyecto se adelanta la gestión correspondiente para evitar su ocurrencia, necesaria para evitar que, entre otras consecuencias, se materialicen compensaciones económicas de parte de la ANI al Concesionario.
8. A pesar de que se haga seguimiento desde la Interventoría y desde la Supervisión al programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional que ejecuta el Concesionario, a la fecha no cuentan con soluciones efectivas ante problemáticas alertadas por la Oficina de Control Interno desde 2019, tal como la recuperación del espacio ocupado en el PR9+300 en la unidad funcional 2, correspondiente al tramo Bucaramanga – Cuestaboba, recuperación que requiere de una gestión interinstitucional con el Instituto Nacional de Vías, responsable de prestar los medios necesarios para la recuperación de este sector.

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

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se tomó como referente lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 2020100004985 del 13 de abril de 2020, 20201010006185 del 31 de mayo de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020, 20206030000234 del 29 de mayo de 2020 y 20203040000264 del 23 de junio de 2020, pues en estos documentos se establecieron medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19, así:



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

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

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

Al respecto se evidenció que el Concesionario cuenta con un protocolo de bioseguridad para la prevención y control de la exposición al COVID-19, cuyo cumplimiento es verificado por la Interventoría, como se puede evidenciar en alertas generadas al respecto y dadas a través del radicado ANI No. 20204090727222 del 5 de agosto de 2020. A agosto de 2020, la Interventoría reportó que el Concesionario viene implementando las medidas para evitar la propagación y del virus:

“Para el mes de agosto, las diferentes actividades constructivas en los frentes de obras como la operación y mantenimiento del corredor vial se encuentran activas en su totalidad, siguiendo los protocolos de bioseguridad establecidos para la prevención del COVID-19, cabe resaltar que las obras de infraestructura vial se encuentran dentro de las excepciones otorgadas en los decretos

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

establecidos por la presidencia de la república, con respecto al aislamiento obligatorio y cierre de las diferentes actividades económicas.”⁴⁴

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

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 2020100004985 “Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública”. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser conceptualizado por las interventorías, así:

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



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

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

Al respecto se evidenció que a través de radicado ANI No. 20204090347842 del 16 de abril de 2020, el Concesionario presentó el plan de reactivación de obras, sobre el que la Interventoría emitió observaciones y finalmente dio la no objeción, lo que se puede verificar con el radicado ANI No. 20204090366112 del 22 de abril de 2020.

Asimismo, se evidenció seguimiento de parte de la Interventoría a las obras que se ejecutaron en la vigencia de la Resolución No. 2020100004985 del 13 de abril de 2020, tales como atención de sitios

⁴⁴ Sección 6.1 Informe ejecutivo correspondiente al periodo del 1 al 31 de agosto de 2020. Radicado ANI No. 20204090887602 del 15 de septiembre de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

inestables, construcción de terceros carriles, construcción de sobreelevaciones en curvas horizontales y construcción de obras hidráulicas, lo cual se puede corroborar con el contenido de la sección 7.5 del informe de Interventoría correspondiente al periodo del 1 al 31 de mayo de 2020.⁴⁵

Por otro lado, mediante Resolución No. 20201010006185 del 31 de mayo de 2020 se derogaron las Resoluciones 471 del 22 de marzo de 2020 y 20201000004985 del 13 de abril de 2020,⁴⁶ citadas líneas arriba, reactivando todas las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario que fueron suspendidas inicialmente con ocasión de la emergencia sanitaria, tales como la ejecución del plan de obras no objetado, a la cual se ha venido adelantando seguimiento desde la Interventoría y desde la Supervisión (Ver sección 5.1).

5.3.3 Reportes derivados de lo dispuesto en circulares de la ANI

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

En la auditoría, la Supervisión del proyecto entregó ejemplos de dichos reportes diarios correspondientes a la semana del 24 al 28 de marzo de 2020,⁴⁷ lo cual permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la circular citada.



Asimismo, a través de esta circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”* Al respecto, se evidenció que en las páginas web del Concesionario y de la Interventoría⁴⁸ se presenta información sobre medidas para evitar la propagación del COVID-19.

⁴⁵ El informe se puede consultar con el radicado ANI No. 20204090527882 del 16 de junio de 2020.

⁴⁶ La ANI dio a conocer lineamientos e instrucciones para el cumplimiento de las medidas establecidas mediante Resolución No. 20201010006185 del 31 de mayo de 2020 a través de la Circular No. 20203040000264 del 23 de junio de 2020.

⁴⁷ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁴⁸ La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <http://www.autoviabucaramangapamplona.com/> y la página web de la Interventoría a través del link <http://www.interventoriabucaramangapamplona.com.co/>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció “(...) medidas de bioseguridad aplicable en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”. A través de esta Circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y seguimiento a dichas medidas, para lo cual deben remitir a la Entidad un informe semanal de seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19). En la auditoría la Supervisión del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados por la Interventoría para julio de 2020⁴⁷, lo que permitió verificar el cumplimiento de dicho lineamiento.

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

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

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

En la auditoría, se evidenció el cumplimiento por parte de la Interventoría a lo señalado en esta última Circular, así como el seguimiento correspondiente por parte de la Supervisión.

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

En la auditoría, la Supervisión reportó que con ocasión de la emergencia económica y social la ANI ha venido adelantando mesas de trabajo con la participación de los concesionarios de los diferentes proyectos a cargo de la Entidad, la Contraloría General de la República (CGR), la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República, con el fin de revisar las afectaciones que dicha emergencia ha originado y definir las indemnizaciones a cargo del Estado, en caso de que estas procedan.

En particular, para el proyecto Bucaramanga - Pamplona se han identificado, por el momento, los siguientes impactos:

- 1. Reducción del tráfico:** como consecuencia de la medida de confinamiento obligatorio, en los meses en que se ha presentado la emergencia sanitaria se ha tenido disminuciones en el tránsito promedio diario (TPD), respecto al mismo periodo del año 2019, por cuenta de los usuarios de las vías que no están efectuando los viajes diarios que se realizaban antes de la

emergencia sanitaria, en particular, para el único peaje en operación del proyecto, Picacho, se tiene:

Tabla 6. Comportamiento TPD peaje Picacho.

MES	TPD 2019 (A)	TPD 2020 (B)	DIF. PORCENTUAL ((A)-(B))/(A) *100%
Abril	2,541	975	61.63%
Mayo	2,284	1,348	40.98%
Junio	2,488	1,653	33.56%
Julio	2,453	1,773	27.72%
Agosto	2,469	1,642	33.50%



Fuente: Elaboración propia a partir de la gráfica No. 24 de los informes ejecutivos de Interventoría correspondientes a agosto de 2019 (Rad. ANI No. 20194090970362 del 16-09-2019) y agosto de 2020 (Rad ANI No. 20204090887102 del 15-09-2020).

- Disminución del recaudo:** Con base en lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020, *“Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”* se suspendió el cobro de peajes a vehículos que transitaban por el territorio nacional a partir de marzo de 2020 y con base en el artículo 3 del Decreto No. 768 del 20 de mayo de 2020, *“Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”* del 30 de mayo de 2020, el cobro de peajes se reactivó a partir de junio de 2020. Según lo reportado por la Interventoría, la suspensión del cobro de peaje dio lugar a que entre marzo y junio de 2020 se dejaran de percibir \$1.029.087.000.⁴⁹

Lo anterior incrementa las alertas respecto a la posible materialización del riesgo del área comercial denominado menores ingresos por disminución del recaudo, asignado al Estado (Ver sección 5.2.4), pues según el seguimiento a la matriz de riesgos del proyecto por parte de la Interventoría, a agosto de 2020 *“(…) se estima que para el año 8, con el impacto de las medidas de aislamiento decretadas por el Gobierno Nacional, el menor recaudo comparado con el valor estimado contractualmente de \$158.343’000.000, para el año 8 en VPIP sería de \$-84.518’021.850 pesos constantes del mes de referencia (diciembre 2013).”*⁵⁰

⁴⁹ Los cálculos realizados por la Interventoría se pueden consultar en los soportes recibidos tras el diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED).

⁵⁰ Tabla No. 31. Descripción de riesgos y estimación del nivel del informe ejecutivo de Interventoría correspondiente al periodo del 1 al 31 de agosto de 2020. Rad. ANI No. 20204090887102 del 15 de septiembre de 2020.

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

3. Solicitud de declaratoria sobre la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad con ocasión de la emergencia sanitaria:

A través del oficio con radicado ANI 20204090549432 del 24 de junio de 2020, Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S solicitó a la ANI, el reconocimiento de la emergencia sanitaria como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER), según se reporta a continuación:



“Se solicita a la Agencia que, en atención a lo establecido por la Sección 1.117 Parte General, se reconozca como Periodo Especial de ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad el periodo comprendido entre la fecha de inicio del periodo de aislamiento obligatorio preventivo, esto es marzo 25 de 2020 a las 0:00 horas hasta el 31 de mayo de 2020, más un término adicional de 30 días, que correspondería al periodo adicional requerido para articular y coordinar las actividades que involucran proveedores, entidades públicas y privadas para la normalización del Contrato de Concesión, bajo el entendido que dicha normalización debe incluir las condiciones y medidas de bioseguridad en las actividades constructivas y de operación ya aprobadas por Agencia y la Interventoría, así como de aquellas que en un futuro requieran ser implementadas, según las órdenes de las autoridades sanitarias, o de aquellas que resulten de la dinámica propia de los sectores productivos adoptadas a las nuevas circunstancias de control y prevención en materia de salud pública.”

Con relación a esta solicitud, la Interventoría se pronunció a través de la comunicación ANI No. 20204090643022 del 17 de julio de 2020, a través de la cual reconoció que “(...) la pandemia originada por el virus COVID-19 es un hecho que ha puesto en dificultad el desarrollo económico a nivel mundial y por tanto también del país”; sin embargo, concluyó que los argumentos dados por el Concesionario en su requerimiento no son suficientes para demostrar la materialización de un Evento Eximente de Responsabilidad, según lo definido en la sección 1.62 de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, es decir demostrar que ha ocurrido un “(...) evento, circunstancia o combinación de eventos o circunstancias fuera del control razonable de la Parte que lo invoca, que afecte en forma sustancial y adversa el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato respecto de las cuales se invoca (...)”.

Asimismo, se evidenció que la ANI se pronunció a través de la comunicación 20205000248351 del 27 de agosto de 2020, presentando al Concesionario las gestiones realizadas al interior de la Entidad y comunicando lo siguiente:

“(...) la Entidad considera, preliminarmente, que si bien la emergencia sanitaria que conllevó la declaratoria por parte del Gobierno Nacional del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, con ocasión de la pandemia del COVID-19, puede constituir una situación imprevisible e irresistible para las partes, lo cierto es que, dada la complejidad de la situación de salud pública y de las medidas adoptadas para conjurarla, es pertinente valorar con especial detenimiento el grado de impacto de la situación acaecida, para, con base en ello, analizar la acreditación de los elementos que contractualmente están definidos para la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad, así como de cualquier otra circunstancia de orden contractual.

Por consiguiente, la Entidad se encuentra adelantando mesas de trabajo al interior de sus órganos de decisión, así como con otras entidades gubernamentales y con los distintos

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

concesionarios para dar trámite a las solicitudes elevadas a la Agencia, una vez se hayan decantado los efectos de la Emergencia Económica, Social y Ecológica en los contratos.”

En la auditoría se evidenció que los primeros resultados de estas mesas de trabajo se formalizaron el 5 de octubre de 2020 con la aprobación de un estándar de acuerdo a suscribir entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero y que este es producto de sesiones realizadas con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de Infraestructura; este acuerdo considera aspectos relacionados con i) afectaciones en plazo, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes futuras de EER relacionados con el COVID-19.



El Concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20204091003472 del 9 de octubre de 2020, informó a la Vicepresidencia Ejecutiva de la Entidad su aceptación al contenido del acuerdo mencionado y manifestó los posibles ajustes que esto traería al plan de obras y a los fondeos de las subcuentas de Policía de Carreteras y de Interventoría y Supervisión. Asimismo, a través de la comunicación citada remitió a la Entidad el acuerdo firmado digitalmente.

Según lo expuesto anteriormente, en relación al reconocimiento de la emergencia sanitaria por COVID-19 como EER, se evidenció que la solicitud del Concesionario fue realizada el 24 de junio de 2020 y que el acuerdo se suscribió en octubre de 2020, lo que genera alertas sobre el cumplimiento de los términos con los que cuenta la ANI para atender este tipo de solicitudes⁵¹; sin embargo, para el presente caso se evidencia que se aplicaron las acciones correctivas correspondientes, subsanándose la situación evidenciada.

Sobre los tiempos con lo que cuenta la ANI para pronunciarse ante solicitudes de este tipo, por medio de correo electrónico del 15 de octubre de 2020, la Supervisión indicó que:

“Ahora bien, respecto al trámite de los EER en los contratos de concesión, es necesario resaltar que el término que toma el trámite y el consecuente pronunciamiento de la Agencia respecto de la aceptación o no de la notificación de un EER, implica (i) solicitud de concepto a la Interventoría, quien contractualmente es responsable de efectuar el seguimiento a la ejecución del Proyecto, ii) en algunas oportunidades se requieren aclaraciones al pronunciamiento de la Interventoría, iii) pronunciamiento de las áreas del proyecto, según la temática del EER, iv) una vez consolidado lo descrito en los anteriores puntos, se elabora un informe final de negación o acta de reconocimiento de EER (donde, en este último caso, hay que llevar el EER al Comité de

⁵¹ “Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 14.2(c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad. “

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Contratación de la Agencia para su revisión y recomendación), y esto supera el plazo contractual establecido.”

Por otro lado, se informa que la Oficina de Control Interno entre febrero y mayo de 2020 desarrolló una auditoría asociada a la gestión de la ANI en el reconocimiento de EER durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada, a partir de la cual se formuló la siguiente No conformidad:

“Se evidenció que para el 98% de los EER solicitados por los concesionarios entre enero de 2019 y enero de 2020, se superó el plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse sobre si acepta o no la ocurrencia de un EER. Lo anterior constituye un incumplimiento de las cláusulas de dichos contratos relacionadas con el procedimiento de información, según se cita a continuación:

“(iii) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 14.2(c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

Al respecto, la Entidad ha iniciado la implementación de acciones preventivas y correctivas tendientes al cumplimiento de los plazos contractuales en esta materia⁵², según se especifica a continuación:



“Con el fin de solicitar el cierre de la No Conformidad, la Vicepresidencia de Gestión Contractual, Ejecutiva, Planeación Riesgos y Entorno y Jurídica presentan las siguientes acciones de mejora:

- *Se adelantará la gestión con los Concesionarios para lograr una eventual modificación contractual que permita ampliar el término para resolver las solicitudes de EER, conforme a los tiempos que efectivamente requiere la entidad para su trámite. Lo anterior, con miras a otorgar respuesta al Concesionario, tan solo una vez se encuentre conciliado el texto del acta de ocurrencia, confiriendo eso sí, un término perentorio, pero mayor al actualmente establecido.*
- *Continuar con las mesas de trabajo llevadas a cabo con la Vicepresidencia de Estructuración en aras de lograr la ampliación del término con el que cuenta la entidad para dar respuesta a las solicitudes de declaratoria de EER, de tal manera que en la minuta del Contrato de Concesión 5G que se está estructurando actualmente, quede incluido un plazo que honre la realidad contractual dada la complejidad que supone esta clase de eventos, en el que, para lograr la suscripción del Acta que declara el EER, deben concurrir las actuaciones efectuadas por parte del contratista, el interventor, las gerencias al interior de la ANI y el Comité de Contratación.”*

Como se puede apreciar en la anterior cita, dichas acciones de mejora han sido propuestas transversalmente por las Vicepresidencias de Gestión Contractual, Ejecutiva, Jurídica y de Planeación Riesgos y Entorno. Actualmente hacen parte del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)⁵³ de la Entidad, con fecha de terminación julio de 2021.

⁵² Ver comunicación con radicado ANI No. 20203000084983 del 8 de julio de 2020.

⁵³ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

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

En la auditoría se evidenció que la Supervisión del proyecto Bucaramanga – Pamplona se acogió a estas acciones de mejora, lo que se evidenció el 13 de octubre de 2020 con el inicio de mesas de trabajo con el Concesionario y con la Interventoría para lograr una eventual modificación contractual que permita ampliar el término para resolver las solicitudes de EER y con lo informado a través de correo electrónico del 15 de octubre de 2020:

“(…) el equipo de seguimiento del proyecto Bucaramanga-Pamplona se acoge a este plan, aclarando, que la fecha estimada para el cumplimiento de las acciones señaladas en el plan de mejoramiento propuesto por las Vicepresidencias de la Entidad sería el día 30 de julio de 2021.

En lo que hace referencia en el plan de acción a continuar con las mesas de trabajo llevadas a cabo con la Vicepresidencia de Estructuración en aras de lograr la ampliación del término con el que cuenta la entidad para dar respuesta a las solicitudes de declaratoria de EER, de tal manera que en la minuta del Contrato de Concesión 5G que se está estructurando actualmente, quede incluido un plazo que honre la realidad contractual dada la complejidad que supone esta clase de eventos, en el que, para lograr la suscripción del Acta que declara el EER, esta acción ha concluido con la ampliación de plazos en las minuta de contrato de Concesión 5G.”

Sin embargo, a octubre de 2020, no se tiene certeza respecto a la viabilidad y efectividad de estas acciones de mejora y en la auditoría se evidenció una solicitud de EER que no ha sido atendida (Ver sección 5.1.1); por lo tanto, se formula una No Conformidad en este informe de auditoría.

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que el concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las diferentes actividades constructivas, así como la operación y mantenimiento del corredor vial Bucaramanga - Pamplona, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S.
2. Se evidenció que el concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S diseñó y ejecutó un plan de reactivación de obras acorde a lo dispuesto en la Resolución No. 2020100004985 del 13 de abril de 2020, sobre el cual hubo seguimiento de parte de la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S.
3. Se evidenció que el concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S y la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S. han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, a los cuales se ha hecho seguimiento desde la Supervisión.

4. Con ocasión de la emergencia sanitaria, es posible que el tránsito promedio diario (TPD) mensual registrado para el peaje Picacho haya tenido una disminución, en promedio, del 40%, respecto al periodo comprendido entre abril y agosto de 2019.
5. La suspensión del cobro de peajes a vehículos que transitaron por el territorio nacional entre marzo y junio de 2020 dio lugar a que se dejaran de percibir \$1.029.087.000 en el proyecto Bucaramanga – Pamplona, lo cual incrementa las alertas respecto a la posible materialización del riesgo del área comercial denominado *menores ingresos por disminución del recaudo*, asignado al Estado.
6. El Concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S aceptó y firmó el *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero*, formalizado el 5 de octubre de 2020, el que considera aspectos relacionados con i) afectaciones en plazo, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes futuras de EER relacionados con el COVID-19.

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 Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S, en septiembre de 2020:

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

ID	COMPONENTE	CRITERIOS EVALUADOS	CRITERIOS CUMPLIDOS
01	Gestión Administrativa	12	12
02	Gestión Técnica	26	26
03	Gestión Financiera	23	23
04	Gestión Jurídica	13	13
05	Gestión de aforos y recaudo	13	13
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	12	12
08	Gestión Predial	14	14

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

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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

asegurar el seguimiento a las actividades de construcción, operación y mantenimiento sobre el corredor concesionado durante la actual pandemia, ya que se evidenció que los avances en esta materia se revisan en sesiones virtuales con la Supervisión y el Concesionario a partir de registro fílmico y fotográfico de la Interventoría.

Por otro lado, al diligenciar la MED se evidenciaron situaciones que dan lugar a que se formulen recomendaciones a la Interventoría asociadas a la oportunidad en el análisis y aplicación de acciones procedentes, con base en lo establecido en el capítulo X (sanciones y esquemas de apremio) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016. Estas situaciones son:



1. Como se indicó en la sección 5.1, el Concesionario tiene atrasos en la ejecución del plan de obras del proyecto que han dado lugar a que se esté analizando la procedencia de un periodo de cura para superarlos. En línea con lo que ha solicitado la Supervisión, por ejemplo, en los comités de seguimiento del 28 de agosto de 2020 y del 14 de septiembre de 2020, se recomienda a la Interventoría que se analice y establezca oportunamente el impacto de la emergencia sanitaria originada por el COVID-19 en la construcción del proyecto.
2. A través de comunicación con radicado ANI No. 20204090832832 del 2 de septiembre de 2020 la Interventoría solicitó al Concesionario la entrega de sus estados financieros auditados con corte a 30 de junio de 2020, a más tardar el 10 de septiembre de 2020, con el fin de dar cumplimiento a la obligación citada en el numeral 4.5 (q) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, según la cual:

“4.5 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción

(...)

(q) Presentar a la ANI y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario y del Patrimonio Autónomo, (incluyendo los del Patrimonio Autónomo, si lo hubiere), a 31 de diciembre y 30 de junio de cada año calendario, dentro de los primeros diez (10) Días de los meses de septiembre y marzo de cada año y no auditados en forma trimestral, dentro de los quince (15) Días siguientes al vencimiento de cada trimestre. La auditoría de dichos estados financieros deberá ser efectuada por un auditor externo reconocida reputación que preste sus servicios a nivel internacional, es decir que preste sus servicios de Auditoría en por lo menos dos (2) países diferentes a Colombia. Adicionalmente, deberá mantener en su contabilidad claramente identificados los ingresos y egresos correspondientes a cada Unidad Funcional y deberá presentar a la ANI y al Interventor un informe mensual (dentro de los primeros quince (15) Días del Mes) suscrito por su auditor sobre los criterios empleados por el Concesionario para contabilizar la acumulación de los ingresos y egresos por Unidad Funcional.”

En la auditoría se evidenció que el Concesionario no cumplió con el requerimiento dentro del plazo contractual y que a la fecha de radicación del presente informe no ha cumplido con su obligación. Se considera que, adicional a la entrega de los estados financieros auditados, la Interventoría debe tener en cuenta que, a pesar de que mensualmente se analicen los estados de resultados por Unidad Funcional a partir de reportes hechos por Fiduciaria Davivienda S.A, la obligación contractual citada líneas arriba también señala que el

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Concesionario debe “(...) mantener en su contabilidad claramente identificados los ingresos y egresos correspondientes a cada Unidad Funcional y deberá presentar a la ANI y al Interventor un informe mensual (dentro de los primeros quince (15) Días del Mes) suscrito por su auditor sobre los criterios empleados por el Concesionario para contabilizar la acumulación de los ingresos y egresos por Unidad Funcional.” (Subrayado fuera de texto).

3. A través de comunicación con radicado ANI No. 20204090795282 del 24 de agosto de 2020 la Interventoría reiteró al Concesionario la actualización del Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo (SARLAFT), dando un plazo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de dicha comunicación, para atender el requerimiento de la Interventoría; sin embargo, a la fecha de radicación del presente informe de auditoría el Concesionario no ha dado cumplimiento a esta solicitud.
4. En la auditoría se evidenció que el Concesionario presentó a la ANI una propuesta de modificación contractual para prorrogar los aportes anuales a las subcuentas del patrimonio autónomo *Interventoría y Supervisión y Policía de Carreteras*,⁵⁴ que finalmente se consideró inviable por la Supervisión, según comunicación con radicado ANI No. 20205000280101 del 23 de septiembre de 2020.

Debido a que se superó el plazo para que el Concesionario cumpliera con los aportes anuales correspondientes a la vigencia 2020, en septiembre de 2019 la Interventoría solicitó a la fiduciaria del proyecto verificar el ingreso de estos fondeos⁵⁵ y, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20204090924822, también del 23 de septiembre de 2020, la Interventoría exhortó al Concesionario, en lo que se refiere al aporte anual a la subcuenta de *Policía de Carreteras*; no obstante, a la fecha de radicación de este informe de auditoría no se ha evidenciado cumplimiento por parte del Concesionario.



Las recomendaciones derivadas de las situaciones aquí expuestas se sintetizan en la sección 9.3.2.

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con la función de la Supervisión del proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de

⁵⁴ Con base en la sección 4.5 de la parte especial del contrato de concesión No. 002 de 2016, estos aportes se deben dar dentro de los cinco días siguientes al inicio de cada periodo de 365 días contados desde el inicio de la fase de construcción, 20 de agosto de 2019. Con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, en los proyectos a cargo de la ANI se suspendieron los fondeos de las subcuentas de los patrimonios autónomos según lo establecido en el artículo segundo de la Resolución No. 471 del 22 de marzo de 2020. Dicho acto administrativo se derogó mediante Resolución No. 20201010006185 del 31 de mayo de 2020.

⁵⁵ Correo electrónico del 17 de septiembre de 2020 que hace parte de los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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



Asimismo, se evidenció que desde la Supervisión se lideran actividades que aportan valor agregado a su gestión. Por ejemplo, en virtud de la emergencia sanitaria por COVID-19, que ha limitado las verificaciones en campo, se evidenció que desde la Supervisión se ha liderado la ejecución de sesiones virtuales de verificación al avance de los frentes de obra por Unidad Funcional, así como de la operación y mantenimiento del corredor Bucaramanga - Pamplona, con la participación de la Interventoría, Concesionario y de la misma Supervisión.⁵⁶

En estas sesiones, a partir de registro fílmico y fotográfico actualizado de Interventoría se analizan los avances del Concesionario y, en caso de ser procedente, se emiten las recomendaciones y alertas correspondientes. Se considera que este tipo de actividades demuestran que, a pesar de la pandemia, se han propuesto y aplicado estrategias orientadas a garantizar el control y seguimiento del proyecto.

Por otro lado, se evidenciaron situaciones que dan lugar a que se formulen observaciones asociadas a la función de supervisión. Estas situaciones se exponen enseguida:

1. Con base en la sección 12.1.b del capítulo XII de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, es obligación del Concesionario renovar y/o constituir los amparos y garantías requeridos para cada una de las fases en las que se divide el contrato. Respecto a los amparos y garantías asociados a la fase de construcción, que inició el 20 de agosto de 2019, se evidenció que se han aplicado esquemas de apremio al Concesionario, pues a través de comunicación con radicado ANI No. 20204090037672 del 15 de enero de 2020 la interventoría otorgó un plazo de cura, después de la correspondiente no objeción por parte de la ANI. Sobre este particular se informa que:
 - i) La póliza de responsabilidad civil extracontractual (RCE) se presentó a través de radicado ANI No. 20204090104802 del 3 de febrero de 2020, reemplazada por la póliza de RCE presentada a través de radicado ANI No. 20204090922372 del 22 de septiembre de 2020. Se evidenció que esta última se encuentra en revisión por parte de la Supervisión y de la Interventoría, según consta en la comunicación con radicado ANI No. 20205000305491 del 13 de octubre de 2020.

⁵⁶ En la auditoría se asistió a las sesiones virtuales adelantadas los días 23 y 15 de septiembre de 2020. Evidencias de su realización se presentan los papeles de trabajo.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Respecto a la aprobación de la póliza de RCE en la ejecución del proyecto, mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2020 la Supervisión informó que:

“La aprobación de los amparos y garantías del Contrato de Concesión No. 002 de 2016 correspondientes a las pólizas de responsabilidad civil extracontractual (RCE) (...) se realizó mediante oficio con radicado ANI No. 20195000252101 del 02/08/2019. Dando cumplimiento a él litera b de la sección 12.1 de la parte general del contrato de concesión que establece “(b) Como requisito para la iniciación de cada una de las Fases y Etapas en las que se divide el Contrato, el Concesionario deberá renovar y/o constituir los amparos y garantías que sean requeridos para la Fase o Etapa correspondiente, de acuerdo con lo previsto en este Contrato”

Sin embargo, la aprobación a la que hizo alusión la Supervisión en el correo electrónico del 15 de octubre de 2020 corresponde a la fase de preconstrucción, que finalizó en agosto de 2019, y la sección 7.4 de la parte especial del contrato de concesión define características diferentes (valor y vigencia) para la póliza de RCE para la fase de preconstrucción y para la fase de construcción, por la que actualmente cursa el proyecto, así:

“7.4 Valor y vigencia para los amparos de responsabilidad civil

(a) Fase de Preconstrucción



- (i) El plazo de las coberturas será por el plazo de duración de la Fase según se señala en la Sección 3.8 (a) de esta Parte Especial.*
- (ii) El valor del amparo mínimo es de veintiún mil millones de pesos (\$21.000.000.000) del Mes de Referencia.*

(b) Fase Construcción

- (j) El plazo de las coberturas será por el plazo de duración de la Fase según se señala en la Sección 3.8 (a) de esta Parte Especial.*
- (jj) El valor del amparo mínimo es de veintinueve mil cuatrocientos setenta y cinco millones de pesos (\$29.475.000.000) del Mes de Referencia.*

- ii) Respecto a los amparos de todo riesgo obra civil, se evidenció que la ANI emitió la aprobación para la fase de construcción mediante oficio con radicado ANI No. 20195000354871 del 16 de octubre de 2019; sin embargo, la vigencia de la póliza aprobada por la ANI finalizó el 21 de julio de 2020.

Previo al vencimiento de la vigencia el Concesionario presentó la actualización de la póliza obra civil terminada, a través de radicado ANI No. 20204090162502 del 17 de febrero de 2020, sobre la que, según lo informado por la Supervisión mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2020, *“(...) la interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090940962 del 25/09/2020 manifiesta que se presenta ambigüedad en el documento y solicita al concesionario la aclaración correspondiente. Una vez se cuente con la respuesta aclaratoria a las*

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

comunicaciones por parte del interventoría y concesionario respectivamente, se procederá a la aprobación correspondiente.”

- iii) Respecto a la aprobación de la garantía única de cumplimiento en la ejecución del proyecto, mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2020 la Supervisión informó que:

“La aprobación de los amparos y garantías del Contrato de Concesión No. 002 de 2016 correspondientes a (...) la garantía única de cumplimiento se realizó mediante oficio con radicado ANI No. 20195000252101 del 02/08/2019. Dando cumplimiento a él litera b de la sección 12.1 de la parte general del contrato de concesión que establece “(b) Como requisito para la iniciación de cada una de las Fases y Etapas en las que se divide el Contrato, el Concesionario deberá renovar y/o constituir los amparos y garantías que sean requeridos para la Fase o Etapa correspondiente, de acuerdo con lo previsto en este Contrato”

No obstante, la aprobación a la que hizo alusión la Supervisión en el correo electrónico del 15 de octubre de 2020 corresponde a una garantía única de cumplimiento cuya vigencia culminó en julio de 2020; sin embargo, respecto a la modificación que fue presentada por el Concesionario en marzo de 2020 a través de comunicación con radicado ANI No. 20204090281892, a la fecha no existe aprobación.

Con base en la sección 7.1 de la parte especial del contrato de concesión, el Concesionario debería contar con la aprobación de una garantía única de cumplimiento, pues esta debe cubrir la totalidad de la etapa preoperativa, cuya finalización se prevé en junio de 2022 acorde al plan de obras vigente:



“7.1 Valor y Vigencia del Amparo de Cumplimiento

(a) Para cada una de las Etapas en las que se divide el plazo del Contrato, la vigencia del amparo de cumplimiento será la siguiente:

- (i) Etapa Preoperativa: El plazo señalado en la Sección 3.8(a) y 3.8(b) de esta Parte Especial, salvo que se trate de garantía bancaria, cuya vigencia deberá cubrir el plazo estimado de la Fase de Preconstrucción y Fase de Construcción y seis (6) meses más.”*

Según lo descrito líneas arriba, el Concesionario debería contar con la aprobación de las pólizas que cubren actualmente el contrato de concesión en su fase actual, de construcción. La ausencia de aprobación de pólizas por parte de la ANI demuestra deficiencias en el cumplimiento del procedimiento *Aprobación y Administración de Pólizas y Demás Garantías (GCSP-P-012)*; razón por la cual, se formula una No Conformidad a la Supervisión en la sección 9.2.1.

2. Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20204090205022 del 27 de febrero de 2020, la Interventoría solicitó a la Supervisión la no objeción a un plazo de cura al

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

Concesionario de siete días, respecto a “(...) la obligación de enviar al Interventor y a la ANI en el(los) formato(s) establecido(s) por la ANI, un informe en el que consolide la información sobre los Predios requeridos, en proceso de adquisición, con negociación terminada y en expropiación judicial”, acorde a lo establecido en el literal (a) de la sección 5.12 del Apéndice Técnico 7 del contrato de concesión No. 002 de 2016.

Ante dicha solicitud la Supervisión se pronunció hasta el 5 de octubre de 2020, a través de oficio con radicado ANI No. 20206040295041, requiriendo a la Interventoría “(...) emitir informe en donde se actualice la solicitud del asunto, y de ser necesario se comuniquen si persiste el incumplimiento y conceptúe si es necesario continuar con el proceso de cura por ustedes solicitado.”

Respecto al requerimiento de la Supervisión, la Interventoría se pronunció a través de comunicación con radicado ANI No. 20204091010832 del 13 de octubre de 2020 informando que no procedía continuar con el trámite asociado a la no objeción del periodo de cura.

Por lo anterior, es recomendable que se implementen acciones preventivas al interior de la Supervisión para evitar demoras en las respuestas a solicitudes de la Interventoría con relación al inicio de las sanciones y esquemas de apremio que establece el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.



Se considera que esta gestión contribuirá que el Equipo de Supervisión de cumplimiento oportuno a la función definida en el literal (f) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GSCP-M-002), según la cual:

“(...) dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:

(...)

(f) Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, cuando a ello haya lugar, en los eventos en que el interventor no las solicite o promueva, sin perjuicio de que el supervisor del contrato de interventoría evalúe la situación y promueva las sanciones en contra del interventor por tal situación, si a ello hubiere lugar.”

3. Como se expuso en la sección 5.1.1, se evidenció que no se ha aceptado o negado la solicitud de un EER con relación a la concertación de vías industriales requeridas para la construcción de la Conectante C1-C2, lo que da lugar a que se formule una No Conformidad a la Supervisión en la sección 9.2.1.
4. Respecto a los aspectos que pueden llegar a generar controversias con el Concesionario, tales como la destinación del dinero sobrante del recaudo de peajes, a la luz del literal (c) de la sección 2.2.2 del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GSCP-M-002)*, según la cual hace parte de las funciones del Equipo de Supervisión “Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución (...).” se recomienda promover o gestionar las acciones pertinentes para superar dichos aspectos.



5. Asimismo, con base en el literal (c) de la sección 2.2.2 del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GSCP-M-002)*, citado en el numeral anterior, y con base en las situaciones alertadas en la sección 5.2.7, se recomienda fortalecer el trabajo en conjunto entre el Concesionario, la Interventoría y los actores externos al proyecto para superar las problemáticas asociadas a las invasiones del derecho de vía, tal como la que se presenta en el PR9+300 de la unidad funcional 2, cuya restitución hace parte de lo ordenado por la Alcaldía Municipal de Floridablanca a través de la Resolución No. 0987 de 2017 y que involucra una gestión interinstitucional con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), responsable de prestar los medios necesarios para la recuperación de este sector.
6. En línea con la función del Equipo de Supervisión, definida en el literal (l) de la sección 2.2.2 del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GSCP-M-002)*, de “Atender y tramitar de manera oportuna las comunicaciones, alertas, solicitudes o recomendaciones del interventor, respetando los linderos funcionales de éste como responsable del seguimiento al contrato concesión”, se recomienda atender las solicitudes de Interventoría asociadas a los sobrecostos derivados de la implementación de nuevas tecnologías para recaudo electrónico en el Peaje Picacho. Como se mencionó en la sección 5.2.5, los resultados de esta gestión darán lugar a que se tenga mayor claridad frente a cuánto y cómo será asumido este costo por la ANI, lo que finalmente permitirá que el peaje Picacho cuente con los sistemas requeridos por el Ministerio de Transporte dentro del plazo establecido, 12 de marzo de 2021 según la Resolución No. 509 de 2020.

Las No Conformidades y recomendaciones derivadas de las situaciones aquí expuestas se sintetizan en las secciones 9.2 y 9.3, respectivamente. Se considera que estas se deben tener en cuenta con el propósito de disminuir la probabilidad del riesgo *Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales*, establecido por la Entidad en el mapa de riesgos vigente del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.⁵⁷

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con el seguimiento general al proyecto, se evidenció que a septiembre de 2020 no se tienen No

⁵⁷ Disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Conformidades abiertas en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) de la Entidad asociadas al proyecto Bucaramanga - Pamplona.⁵⁸

Por otro lado, se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes por parte de los órganos de control, así como de la Superintendencia Transporte. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones entre agosto de 2019 y agosto de 2020.



De los resultados de este ejercicio de consulta se resalta que:

1. A través de comunicación con radicado ANI No. 20194091297512 del 12 de diciembre de 2019 la Procuraduría General de la Nación (PGN) informó a la ANI sobre la apertura de una indagación preliminar, ordenando librar comunicaciones de rigor y solicitando los documentos asociados al contrato de interventoría No. 239 de 2016, así como información asociada a la Supervisión y a la dirección de la Interventoría del proyecto. Se evidenció que la Vicepresidencia Ejecutiva atendió el requerimiento mediante la comunicación con radicado ANI No. 20195000441961 del 20 de diciembre de 2019.
2. A través de comunicación con radicado ANI No. 20204090672272 del 24 de julio de 2020, la Contraloría General de la República (CGR), solicitó a la Entidad información del proyecto Bucaramanga-Pamplona, en desarrollo del control concomitante y preventivo a concesiones viales. Se evidenció que las Vicepresidencias de Gestión Contractual y Ejecutiva atendieron este requerimiento mediante la comunicación con radicado ANI No. 20205000218441 del 31 de julio de 2020.

Finalmente, se evidenció que no se registran hallazgos formulados por la Contraloría General de la República (CGR) asociados al proyecto Bucaramanga – Pamplona, en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)⁵⁹; sin embargo, mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto Bucaramanga - Pamplona se consideran en los hallazgos No. 2 (gestión gubernamental con trámites pendientes), No. 14 (identificación, atención y solución de puntos críticos), No. 15 (financiación de proyectos viales 4G), y No. 16 (Gestión Predial).

⁵⁸ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720> la Oficina de Control Interno ha adelantado dos auditorías previas a la función pública de Interventoría y Supervisión del proyecto Bucaramanga – Pamplona, la primera en 2017 (Rad ANI No. 20171020065743 del 3 de mayo de 2017) y la segunda en 2019 (Rad ANI No. 20191020065453 del 30 de abril de 2019).

⁵⁹ 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 técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



El 21 de octubre de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 07 de octubre de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría, a la Supervisión del proyecto Bucaramanga – Pamplona y a la Vicepresidencia de Estructuración.

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



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

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción”* se concluye:
 - a. El avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de septiembre de 2020, es de 7.39% ejecutado contra 32.82% programado, es decir que se tiene un déficit del 25.42%.
 - b. A octubre de 2020 no se evidencia que el atraso en el plan de obras haya dado lugar al inicio de sanciones y/o de los esquemas de apremio señalados en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016. Actualmente la Supervisión y la Interventoría analizan su procedencia.
 - c. El desplazamiento en el tiempo del inicio previsto de la fase de construcción y el atraso actual en la ejecución del plan de obras del proyecto Bucaramanga – Pamplona dan lugar a que se generen alertas sobre el riesgo de *retrasos en la ejecución de los proyectos* identificado por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.
 - d. Se considera que la consecuencia *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, identificada por la ANI para el riesgo de *retrasos en la ejecución de los proyectos*, se va a materializar, debido a que, según las condiciones iniciales del contrato de concesión No. 002 de 2016, se preveía que la fase de construcción finalizara en julio de 2020; sin embargo, con base en el plan de obras vigente, en caso de que este se ejecute acorde a lo programado, esta fase finalizaría en julio de 2022. En consecuencia, se considera necesario realizar un análisis de la suficiencia y efectividad de los controles definidos por la Entidad para este riesgo.



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- e. Se evidenció que los trámites ambientales pendientes del proyecto Bucaramanga – Pamplona se analizan en el marco de la gestión interinstitucional derivada de los proyectos que han sido catalogados de interés Nacional y estratégico.
- f. Se evidenció que a octubre de 2020 se realizan ajustes a los diseños de las unidades funcionales 3 y 4, sobre los que se cuenta con pronunciamiento favorable de la Interventoría, únicamente, en lo que concierne al diseño geométrico.
- g. Se identificaron gestiones actuales en la unidad funcional 4 que pueden dar lugar a futuras modificaciones del contrato de concesión No. 002 de 2016, ya que entre el Concesionario del proyecto Bucaramanga – Pamplona, Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S, y el Concesionario del proyecto Cúcuta – Pamplona, Unión Vial Río Pamplonita S.A.S, correspondiente al contrato de asociación público-privada No. 002 de 2017, se vienen adelantando acuerdos sobre las intervenciones en la zona donde empalman ambos proyectos, en proximidades al PR121 de la vía Nacional 6603.
- h. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la materialización de sobrecostos en i) adquisición predial, ii) compensaciones ambientales, iii) en el traslado y/o manejo de redes y iv) en la implementación de tecnologías para recaudo electrónico de pejes, así como en la materialización de un diferencial de recaudo para el año ocho de la concesión, que pueden llegar a requerir la ejecución de recursos públicos.
- i. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la insuficiencia de contingencias para que la ANI asuma sus obligaciones en caso de que se materialicen sobrecostos derivados de compensaciones ambientales y del traslado y/o manejo de redes, así como de un diferencial de recaudo para el año ocho de la concesión.
- j. Se debe tener en cuenta que los *sobrecostos en la ejecución de los proyectos* así como la *insuficiencia para cubrir contingencias* hacen parte de los riesgos identificados por la Entidad para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, para el cual la Entidad ha identificado como posibles consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos, deterioro de la imagen reputacional, costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes*, entre otras. En consecuencia, se considera necesario realizar un análisis de la suficiencia y efectividad de los controles definidos por la Entidad para estos riesgos.
- k. Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes vigente del proyecto Bucaramanga – Pamplona.

- l. Aunque la financiación sea responsabilidad del Concesionario, se considera que el proyecto requiere que se cuente con los recursos de deuda para asegurar la ejecución a cabalidad el alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 002 de 2016.
 - m. Ante la probabilidad e impacto del riesgo *no instalación de casetas de peaje*, se evidenció que en el proyecto se adelanta la gestión correspondiente para evitar su ocurrencia, necesaria para evitar que, entre otras consecuencias, se materialicen compensaciones económicas de parte de la ANI al Concesionario.
 - n. A pesar de que se haga seguimiento desde la Interventoría y desde la Supervisión al programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional que ejecuta el Concesionario, a la fecha no se cuenta con soluciones efectivas ante problemáticas alertadas por la Oficina de Control Interno desde 2019, tal como la recuperación del espacio ocupado en el PR9+300 en la unidad funcional 2, correspondiente al tramo Bucaramanga – Cuestaboba, que, según las evidencias remitidas por la interventoría, requiere de una gestión interinstitucional con el Instituto Nacional de Vías, responsable de prestar los medios necesarios para la recuperación de ese sector.
 - o. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto Bucaramanga - Pamplona se consideran en los hallazgos No. 2 (gestión gubernamental con trámites pendientes), No. 14 (identificación, atención y solución de puntos críticos), No. 15 (financiación de proyectos viales 4G), y No. 16 (Gestión Predial) del *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la Contraloría General de la República.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S, en el proyecto de concesión de modo carretero Bucaramanga - Pamplona”* 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 la vinculación de personal adicional al mínimo requerido contractualmente y la implementación de medidas para asegurar el seguimiento a las actividades de construcción, operación y mantenimiento sobre el corredor concesionado durante la actual pandemia, ya que se evidenció que los avances en esta materia se revisan

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

en sesiones virtuales con la Supervisión y el Concesionario a partir de registro fílmico y fotográfico de la Interventoría.

- b. Se evidenciaron situaciones que dan lugar a que se formulen recomendaciones a la Interventoría asociadas a la oportunidad en el análisis y aplicación de acciones procedentes, con base en lo establecido en el capítulo X (sanciones y esquemas de apremio) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, recomendaciones que se detallan en la sección 9.3.2.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y de la Supervisión del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19”*, se concluye:
 - a. Se evidenció que el concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las diferentes actividades constructivas, así como la operación y mantenimiento del corredor vial Bucaramanga - Pamplona, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S.
 - b. Se evidenció que el concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S diseñó y ejecutó un plan de reactivación de obras acorde a lo dispuesto en la Resolución No. 20201000004985 del 13 de abril de 2020, sobre el cual hubo seguimiento de parte de la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S.
 - c. Se evidenció que el concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S y la interventoría Ingeandina Consultores de Ingeniería S.A.S. han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, a los cuales se ha hecho seguimiento desde la Supervisión.
 - d. La suspensión del cobro de peajes a vehículos que transitaban por el territorio nacional entre marzo y junio de 2020 dio lugar a que se dejaran de percibir \$1.029.087.000 en el proyecto Bucaramanga – Pamplona, lo cual incrementa las alertas respecto a la posible materialización del riesgo del área comercial denominado *menores ingresos por disminución del recaudo*, asignado al Estado.
 - e. El Concesionario Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S aceptó y firmó el acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero, formalizado el 5 de octubre de 2020, el que considera aspectos relacionados con i) afectaciones en plazo, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes futuras de EER relacionados con el COVID-19.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- f. En virtud de la emergencia sanitaria por COVID-19, que ha limitado las verificaciones en campo, se evidenció que desde la Supervisión se ha liderado la ejecución de sesiones virtuales de verificación al avance de los frentes de obra por unidad funcional, así como de la operación y mantenimiento del corredor Bucaramanga - Pamplona, con la participación de la Interventoría, Concesionario y de la misma Supervisión.

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para la Supervisión

1. No se evidenció el agotamiento del trámite de aprobación de los amparos y garantías del contrato de concesión No. 002 de 2016 para la fase de construcción del proyecto Bucaramanga – Pamplona, fase que inició el 20 de agosto de 2019, lo cual incumple el procedimiento GCSP-P-012 (Aprobación y Administración de Pólizas y Garantías).
2. No se evidenció que se haya dado cumplimiento al plazo contractual para que la ANI se pronuncie con la aceptación, o no, de la solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad, 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 2016, en lo que tiene que ver con la concertación de vías industriales requeridas para la construcción de la Conectante C1-C2, según las comunicaciones con radicados ANI No. No 20204090272482 del 13 de marzo de 2020 y radicado ANI No 20204090549402 del 24 de junio de 2020.

9.2.2 Para la Interventoría



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

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Supervisión y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 002 de 2016.

9.3.1 Para la Supervisión



1. Se recomienda promover o gestionar las acciones pertinentes para superar las situaciones del proyecto con potencial de controversias, tales como la destinación de los sobrantes del recaudo de peajes.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. Se recomienda fortalecer el trabajo en conjunto entre el Concesionario, la Interventoría y los actores externos al proyecto para superar las problemáticas asociadas a las invasiones del derecho de vía, tal como la que se presenta en el PR9+300 de la unidad funcional 2, que, según las evidencias remitidas por la interventoría, requiere de una gestión interinstitucional con el Instituto Nacional de Vías, responsable de prestar los medios necesarios para la recuperación de ese sector.
3. Se recomienda atender las solicitudes de Interventoría asociadas a los sobrecostos derivados de la implementación de nuevas tecnologías para recaudo electrónico en el Peaje Picacho ya que los resultados de esta gestión darán lugar a que se tenga mayor claridad frente a cuánto y cómo será asumido el costo por la ANI, lo que finalmente permitirá que el peaje Picacho cuente con los sistemas requeridos por el Ministerio de Transporte dentro del plazo establecido, 12 de marzo de 2021 según la Resolución No. 509 de 2020.
4. Se recomienda implementar acciones preventivas para evitar demoras en las respuestas a solicitudes de la Interventoría con relación al inicio de las sanciones y esquemas de apremio que establece el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016, con el fin de que se informen oportunamente al interior de la Entidad los presuntos incumplimientos asociados a la gestión del Concesionario.

9.3.2 Para la Interventoría

1. Con base en los impactos que ha traído la emergencia sanitaria, económica y social a causa del COVID-19, se recomienda analizar y establecer oportunamente las consecuencias de dichos impactos en la ejecución del plan de obras del Concesionario. Se considera que este análisis es fundamental para definir la procedencia de esquemas de apremio debido a los atrasos actuales en la construcción del proyecto.
2. Se recomienda gestionar con oportunidad las sanciones y esquemas de apremio que procedan ante el presunto incumplimiento del Concesionario de presentar sus estados financieros auditados con corte a junio 30 de 2020. En dicha gestión se debe tener en cuenta a completitud la obligación contractual definida en el numeral 4.5 (q) de la parte general del contrato de concesión No. 002 de 2016.
3. Se recomienda gestionar con oportunidad las sanciones y esquemas de apremio que procedan ante el presunto incumplimiento del Concesionario de actualizar el Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo (SARLAFT).
4. Se recomienda gestionar con oportunidad las sanciones y esquemas de apremio que procedan ante el presunto incumplimiento del Concesionario de realizar los aportes anuales a las subcuentas del patrimonio autónomo Interventoría y Supervisión y Policía de Carreteras.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9.3.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Se considera importante que, para la estimación de los presupuestos asociados a la adquisición predial, compensaciones ambientales y al traslado y/o manejo de redes en los futuros proyectos a cargo de la Entidad, se continúen aplicando las lecciones aprendidas que ha dejado el programa 4G y así disminuir la probabilidad de sobrecostos que deben ser asumidos por la ANI, como los alertados en este informe de auditoría para el proyecto Bucaramanga – Pamplona.



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 técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10. ANEXOS

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

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

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Anexo 1: Componentes analizados

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



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

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 4; año 2019.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.
- 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 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

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 técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bucaramanga - Pamplona	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

Fuente: Contrato de concesión No. 002 de 2016, acta de inicio y acta de inicio de la fase de construcción.

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

Fuente: Información disponible en Aniscopeo. Actualizada a 30 de agosto de 2020.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 239 DE 2016	Nombre interventoría	Ingeandina Consultores de Ingeniería SAS
	Representante legal	Daniel Alfreda Tovar González
	Valor total (M/CTE diciembre de 2013)	\$23.081.275.160
	Plazo	84 meses
	Celebración contrato de interventoría	21 de julio de 2016
	Suscripción acta de inicio	28 de julio de 2016
	Terminación prevista	22 de junio de 2023

Fuente: Elaboración propia a partir de contrato de interventoría No. 239 de 2016.



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

Fuente: Información disponible en Aniscopeo. Actualizada a 30 de agosto de 2020.

Actividad	Día	Hora
Asistencia a recorrido virtual de verificación a las UFs 1 y 2	23/09/2020	10:00 – 12:00
Asistencia a recorrido virtual de verificación a las UFs 3 y 4	25/09/2020	14:30 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	07/10/2020	16:00
Reunión de cierre	21/10/2020	9:00 – 10:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 002 de 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

Componente Administrativo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Organización de la interventoría	SI	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI	C
5	Capacitación equipo de interventoría	SI	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI	C
9	Exigir información al concesionario	SI	C
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscopio)	SI	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	SI	BP
12	Entrega de informes de interventoría	SI	C
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C
17	Entrega de documentación	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP
19	Bases de datos y/o softwares informáticos	NA	C
20	Proceso de liquidación	NA	C

Componente Técnico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Interventoría integral a estudios y diseños	SI	C
2	Entrega de diseño geométrico (4G)	SI	C
3	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI	C
4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	SI	C
5	Plan de obras del concesionario (4G)	SI	C

Componente Técnico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	SI	BP
7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI	C
8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Realización de ensayos de laboratorio	SI	C
10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	SI	C
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI	C
13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI	C
15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI	C
16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI	C
17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI	C
18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	SI	C
21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI	C
22	Seguimiento elementos de contención	SI	C
23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	SI	C
24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	SI	C
25	Permisos de ocupación temporal de vía	SI	C
26	Procedimientos de control de transporte de carga	SI	C
27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	SI	C
29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI	C
30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
31	Recorrido de la interventoría	NA	C

Componente Financiero			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	SI	C
2	Verificación giros equity (4G)	SI	C

Componente Financiero			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	SI	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	SI	C
7	Inventario de activos (4G)	SI	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	SI	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	SI	C
10	Análisis financiero del recaudo	SI	C
11	Retribución del Concesionario	NA	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI	C
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	SI	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	SI	C
18	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI	C
19	Realizar seguimiento de las contingencias	SI	C
20	Informes del fideicomiso	SI	C
21	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI	C
22	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	SI	C
23	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
24	Informes de formatos financieros ANI	SI	C
25	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI	C
26	Actualización de inventario de activos	NA	C
27	Entrega de activos	NA	C
28	Entrega de avalúos	NA	C
29	Contratos de arriendo y leasing	NA	C
30	Conciliación de formatos reversión	NA	C

Componente Jurídico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI	C
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	SI	C
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI	C
4	Verificación en cambios en la composición accionaria	SI	C
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	SI	C

Componente Jurídico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
6	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI	C
7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI	C
8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	C
9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI	C
10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	SI	C
11	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	SI	C
12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI	C
15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Estado de multas y sanciones	NA	C

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

Componente Ambiental			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	SI	C
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI	C
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI	C
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI	C
5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI	C
6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	SI	C
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	C
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	SI	C
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	SI	C
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
11	Informe final de interventoría ambiental	NA	C
12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI	C
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	BP

Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	SI	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C

Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP

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