

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020129293



Fecha: 02-09-2019

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LÓPEZ
Presidente**DR. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ**
Vicepresidente de Gestión Contractual**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 asociación público-privada, de iniciativa privada, Antioquia-Bolívar.

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Antioquia-Bolívar.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones que se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las no conformidades 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 formule el plan de mejoramiento correspondiente 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 o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

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 la situación presentada y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta del plan propuesto.

Cordial saludo,





Agencia Nacional de
Infraestructura

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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20191020129293**



Fecha: **02-09-2019**

MEMORANDO

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 43 folios

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE) Area Carretero 4 BOGOTA D.C. -3) LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO Area Carretero 4 BOGOTA D.C.

Proyectó: Carlos Felipe Sanchez Pinzon – Contratista Oficina de Control Interno
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20191020045294
GADF-F-010



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Antioquia - Bolívar.

2019

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
1.1	Objetivo general	4
1.2	Objetivos específicos	4
2.	ALCANCE	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	5
4.1	Información de Contratos	5
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)	8
4.3	Descripción del proyecto	9
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	12
5.1	Reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad	13
5.2	Retrasos en la ejecución del proyecto debido a la instalación de pasos peatonales	14
5.3	Seguimiento al avance de la ejecución del alcance de las unidades funcionales del proyecto 17	
5.3.1	Unidad funcional 1	18
5.3.2	Unidad funcional 2	23
5.3.3	Unidad funcional 3	24
5.3.4	Unidad funcional 4	27
5.3.5	Unidad funcional 5	30
5.3.6	Unidades funcionales 6 y 7	33
5.3.7	Unidad funcional 8	39
5.4	Análisis financiero	42
5.4.1	Reporte de Información Financiera: Recaudo de peajes, mantenimiento de bienes de uso público, rendimientos financieros y explotación comercial	42
5.4.2	Retribución y Compensación Especial	47
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	56
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO (SUPERVISIÓN)	59
8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES	60

8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	60
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	60
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte.....	60
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	61
9.1	Conclusiones.....	61
9.2	No Conformidades.....	63
9.2.1	Para el Grupo Interno de Trabajo de Asesoría a la Gestión Contractual (Vicepresidencia Jurídica) 63	
9.2.2	Para la Supervisión y equipo de apoyo	63
9.2.3	Para la Interventoría	64
9.3	Recomendaciones	67
9.3.1	Para la Interventoría	67
9.3.2	Para la Supervisión y equipo de apoyo	68

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.	8
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto.	10
Tabla 4.	Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas.	10
Tabla 5.	EER reconocidos y en estudio por parte de la ANI.	13
Tabla 6.	Actuaciones relevantes en torno a la gestión de la construcción de los pasos subterráneos frente a las autoridades locales.	15
Tabla 7.	Avance de la ejecución del plan de obras en las unidades funcionales del proyecto.....	17
Tabla 8.	Actuaciones relevantes en el proceso de entrega parcial de la UF1.	19
Tabla 9.	Resultados agregados de calificación MED aplicada en agosto de 2019.....	57
Tabla 10.	Cumplimiento contractual histórico de la Interventoría con base en las auditorías de la Oficina de Control Interno.	58

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Antioquia - Bolívar, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con valor agregado, 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 del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la Concesión Ruta al Mar, en la ejecución actual del contrato de concesión.
- 1.2.2. Verificar el seguimiento de la Supervisión e Interventoría frente a los reportes de información financiera y al pago de retribución y compensación especial al Concesionario.
- 1.2.3. Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría Consorcio CR Concesiones, en el proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Antioquia - Bolívar.
- 1.2.4. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

El alcance de esta auditoría comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Antioquia - Bolívar (contrato de concesión No. 016 de 2015), a partir de suscripción del Otrosí No. 13 al contrato de concesión, dada en febrero de 2018, hasta julio de 2019, con base en una muestra selectiva que permita validar la adecuada ejecución de la fase de construcción que atraviesa el proyecto. Adicionalmente, se realiza la validación del pago de retribución al Concesionario y los reportes de información financiera (mantenimiento de bienes de uso público, recaudo de peajes, rendimientos financieros, explotación comercial) para el primer semestre de 2019.

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.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión No. 016 de 2015 y modificaciones contractuales relacionadas.
- Contrato de interventoría a auditar (contrato 514 de 2015 y demás documentos contractuales).
- Informes de Interventoría referidos a los meses de mayo y junio de 2019.
- Informes de Supervisión referidos a los meses de junio y julio de 2019.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del equipo de apoyo a la Supervisión, identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y principales modificaciones contractuales.

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>CONCESIÓN RUTA AL MAR No. contrato: 016 de 2015. Objeto: El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y, Mantenimiento Del Sistema Vial Para La Conexión de los departamentos Antioquia – Bolívar, 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 es variable, y transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión². El plazo inicial del contrato son 34 años, es decir hasta el año 2049³. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-448</p>	14 otrosies

² Contrato de concesión, parte general, cláusula 2.4.

³ De acuerdo con la sección 2.4 de la parte general y la sección 4.3 de la Parte Especial del contrato de Concesión.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p>CONSORCIO CR CONCESIONES No. contrato: 514 de 2015. Objeto: El objeto del presente Contrato es: "Realizar la Interventoría integral que incluye pero no se limita a la Interventoría Técnica, Económica, Financiera, Contable, Jurídica, Administrativa, Operativa, Medio Ambiental y Socio Predial del Contrato de Concesión bajo el esquema de asociación público-privada de iniciativa privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPV-006-2015 correspondiente al corredor denominado "SISTEMA VIAL PARA LA CONEXIÓN DE LOS DEPARTAMENTOS DE ANTIOQUIA Y BOLÍVAR" cuyo objeto es "La construcción, mejoramiento, operación y mantenimiento y reversión del SISTEMA VIAL PARA LA CONEXIÓN DE LOS DEPARTAMENTOS ANTIOQUIA-BOLÍVAR, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato", incluida la interventoría a los estudios y diseños correspondientes". El objeto del Contrato comprende, sin limitarse: (i) La interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión. (ii) La medición de los Indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y (iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. (iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen. Plazo inicial: 84 meses a partir de la firma del acta de inicio del contrato de interventoría, es decir hasta el 27 de noviembre de 2022. URL Secop: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261</p>	<p>El contrato no ha sido modificado a la fecha</p>

Fuente: Contratos de concesión y de interventoría.

Entre febrero de 2018 y julio de 2019, periodo que se enmarca en el alcance temporal de esta auditoría, el contrato de concesión No. 016 de 2015 ha sido modificado en dos oportunidades, con la suscripción de los otrosíes No 13 y 14. Mediante el otrosí No. 13, del 01 de febrero de 2018, se acordaron nuevas ubicaciones de las estacione de peaje Los Cedros y Purgatorio, con el fin de garantizar condiciones de seguridad vial en ambos puntos.

Mediante el otrosí No. 14, del 19 de junio de 2019, se acordó principalmente la modificación del trazado del proyecto en las unidades funcionales 6 (subsector 3) y 7 (subsectores 2 y 3), con el fin de garantizar que el proyecto no afecte la zona de expansión del aeropuerto del Golfo de Morrosquillo (según condicionamiento impuesto por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales) y de que el proyecto no implique la sustracción definitiva de 2.83 ha del Distrito Regional de Manejo Integrado Ciénaga la Caimanera (de acuerdo con la decisión de la Corporación Autónoma Regional de Sucre). Lo anterior, implicó que, como parte del Otrosí No. 14, se reprogramara la fecha máxima de entrega de las obras y se reconocieran COP \$14.271.912.632 del mes de referencia contractual (enero de 2014) al Concesionario como compensación por riesgos por sobrecostos asociados con la construcción, mejoramiento, operación y mantenimiento no previstos en el nuevo trazado.

Al respecto del Otrosí No. 14, los cambios en el trazado son precedidos por dos eventos eximentes de responsabilidad (EER) reconocidos al Concesionario por las situaciones anteriormente expuestas, en torno a la Ciénaga la Caimanera y a la zona de expansión del aeropuerto del Golfo de Morrosquillo.

En cuanto al contrato de interventoría, este no ha sido modificado a la fecha.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutiérrez	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Gloria Inés Cardona	Gerente de proyectos	Equipo carretero 4 - Vicepresidencia de Gestión Contractual
Lilian Laza	Líder de equipo de apoyo a la supervisión	
María Fernanda Arévalo	Apoyo técnico	
Sebastián Mesa	Apoyo financiero	
No se cuenta con profesional de apoyo jurídico.	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Natalia Hoyos Ramírez	Apoyo jurídico predial	G.I.T Asesoría Jurídica Predial - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE)
Jairo Andrey Vejarano	Apoyo técnico predial	G.I.T Predial – VPRE
Danna Fabiola Santamaría	Apoyo social	G.I.T Social – VPRE

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carolina Flórez	Apoyo ambiental	G.I.T Ambiental - VPRE
Sergio Felipe Wilches	Apoyo riesgos	G.I.T Riesgos - VPRE

Fuente: Información suministrada por el equipo de supervisión de la ANI.

Como se puede apreciar en la tabla precedente, no se evidenció que la Supervisión tuviera apoyo jurídico, lo cual contraría los lineamientos definidos en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI, consignada en la sección 2.2 y da lugar a la no conformidad que se señala en la sección 9.2 de este informe.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de concesión vial, Antioquia – Bolívar, corresponde a una iniciativa privada (IP) en el marco del programa de concesiones 4G. Está conformado por 8 unidades funcionales y cuenta actualmente con 8 estaciones de peaje en operación. El corredor abarca una longitud concesionada origen-destino de aproximadamente 491 km comprendidos entre el municipio de Caucasia y Puerto Rey, y entre Montería y Cruz del Viso, a partir de las conexiones El 15 – Cereté y Santa Lucía-Cereté.

El propósito fundamental del corredor es desarrollar un corredor vial de altas especificaciones que garantice la conexión entre los departamentos que cruza el proyecto (Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar), con un nivel de servicio adecuado. De igual manera este proyecto articula algunas de las principales concesiones viales de la región, también a cargo de la ANI, como son: Transversal de las Américas, Autopistas de la Prosperidad, Córdoba-Sucre y Ruta Caribe. Además, va a permitir transportar de manera más fácil y económica los productos destinados a los intercambios comerciales entre las zonas productivas de estos departamentos, así como la exportación de los insumos. También podrá favorecer el ingreso de los productos de otras regiones al departamento de Antioquia, que es un gran centro de consumo del país. Por último, va a lograr un ahorro en los tiempos de viaje, al contar con una velocidad de diseño de 80km/h⁴.

El alcance físico del proyecto y las características generales de sus cinco unidades funcionales se presentan a continuación:

⁴ Descripción del proyecto, apéndice técnico 1 del contrato de concesión.

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto⁵.

CAPEX	COP 1,4 billones	
OPEX	COP 2.0 billones	
Inversión total	COP 3,4 billones	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual	COP 2.0 billones	
VPIP Generado	COP 0.2 billones	
Aportes ANI	NA	
% Cumplimiento aportes ANI	NA	

Fuente: Ficha técnica del proyecto allegada por la supervisión del proyecto en junio de 2019 e informe mensual de interventoría No. 44, correspondiente a julio de 2019.

La descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas en el proyecto, al igual que observaciones respecto al avance en la ejecución, se resume a continuación:

Tabla 4. Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas⁶.

UF	Subsector	Longitud apróx. (km)	Intervención	Observaciones
1	Caucasia – Planeta Rica	58.6	Mejoramiento de vía existente.	Avance del 98.05%, pendiente la construcción de pasos peatonales.

⁵ Pesos del mes de diciembre de 2018.

⁶ Las diferencias con respecto al alcance definido en el apéndice técnico 1 del contrato de concesión 015 de 2015 se fundamentan en el otrosí No. 2 del 8 de febrero de 2017.

UF	Subsector	Longitud apróx. (km)	Intervención	Observaciones
2	Cereté - Lórica	37.00	Construcción de segunda calzada.	En ejecución, avance del 9.57% con fecha de entrega en enero de 2021.
3	Variante Planeta Rica	4.50	Construcción de vía en calzada sencilla.	Se suscribió acta de terminación parcial el 28 de junio de 2019.
	El 15 - San Carlos (PR00+000 al PR 10+000)	10.00	Mejoramiento de vía existente.	
	El 15 - San Carlos (PR10+000 al PR 22+500)	12.50	Construcción de vía en calzada sencilla.	
	El 15 - San Carlos (PR22+500 al PR 31+900)	9.50	Mejoramiento de vía existente.	
	Variante de Cereté	5.60	Construcción de vía en calzada sencilla.	
4	Montería - Planeta Rica	49.50	Operación y mantenimiento de la vía existente	Infraestructura entregada por el Concesionario del proyecto Transversal de las Américas en agosto y diciembre de 2017, respectivamente.
	Montería - El 15	15.00		
5	Puerto Rey - Montería	63.50	Operación y mantenimiento de la vía existente	Infraestructura entregada por el Concesionario del proyecto Transversal de las Américas en agosto de 2017.
	Santa Lucía - San Pelayo	26.00		
6	Cereté - Lórica	37.00	Mejoramiento de vía existente.	En ejecución, avance del 0.89%.
	Lórica - Coveñas	17.00		En ejecución, avance del 0.79%.
	Coveñas - Tolú	1.90		Longitud modificada debido al cambio de trazado del subsector, acordado en el otrosí No 14.
7	Variante de Lórica	7.80	Construcción de vía en calzada sencilla.	Detenido y con EER por medida cautelar del Tribunal Administrativo de Córdoba. Con EER por negación de intervenciones incluidas en la solicitud de licencia ambiental.
	Variante Coveñas	21.60		Trazado modificado debido al cambio de trazado acordado en el otrosí No 14.
	Tolú - Pueblito	28.00		

UF	Subsector	Longitud aprox. (km)	Intervención	Observaciones
8	Tolú – Tolú Viejo	16.50	Mejoramiento de vía existente.	En ejecución. Avance del 28.5% con entrega en enero de 2021 para el subsector 1 y en julio de 2020 para los subsectores 2 y 3.
	Pueblito – San Onofre	11.20		
	San Onofre – Cruz del Viso	59.30		

Fuente: Otrósí No. 14 al contrato de concesión del 19 de junio de 2019 y ficha técnica del proyecto de la supervisión actualizada a mayo de 2017.

** Evento eximente de responsabilidad.*

Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de construcción, presenta un avance general del plan de obras de 39% ejecutado, contra el 51% programado con corte a junio de 2019, y la fecha prevista de terminación de la fase de construcción es el 25 de enero de 2021⁷.

Los principales desafíos que enfrenta el proyecto se encuentran relacionados con:

- (i) Obtener el licenciamiento ambiental y el levantamiento de la medida cautelar impuesta sobre la variante de Lorica (subsector 1 de la unidad funcional 7) para poder iniciar actividades de construcción sobre este tramo, evaluar la afectación sobre la fecha de finalización de la fase de construcción y garantizar la conectividad del proyecto bajo los estándares esperados de nivel de servicio.
- (ii) Articular, en conjunto con las autoridades locales, la instalación de pasos peatonales urbanos y establecer si se reconoce o no la ocurrencia de un EER por las demoras en esta instalación debido a las dificultades en la socialización de estos pasos con las autoridades locales.

Estas dificultades, podrían amenazar el desarrollo esperado del proyecto e impactar los tiempos de finalización de la fase de construcción.

En la siguiente sección se analizan los temas que se trataron de manera específica en la auditoría debido a su impacto en la ejecución del proyecto.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1 de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con detalle y de manera específica temas considerados relevantes para verificar el desarrollo esperado del proyecto a partir de los controles de Supervisión e Interventoría, aspectos que se abordan en esta sección.

En general, se analiza la gestión de la Interventoría y la Supervisión frente a los retrasos en el plan de obras, el reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad, la gestión frente a las demoras

⁷ Acta de inicio de la fase de construcción.

en la instalación de pasos peatonales urbanos, el reporte de información financiera, cálculo de retribución y pago de compensación especial al Concesionario.

5.1 Reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad

Durante el periodo comprendido entre la firma del otrosí No. 13 al contrato de concesión y julio de 2019, en el cual se enmarca el alcance de esta auditoría, se han reconocido 6 eventos eximentes de responsabilidad (EER) al Concesionario, se han negado 2 y la solicitud del reconocimiento de uno adicional se encuentra en estudio por parte de la ANI. A continuación, se presentan los EER reconocidos y en trámite, los cuales impactan el desarrollo esperado del proyecto.

Tabla 5. EER reconocidos y en estudio por parte de la ANI.

#	CAUSA	FECHA DE NOTIFICACIÓN	FECHA DE RECONOCIMIENTO	DURACIÓN
1	Como producto de una acción popular, el Tribunal Administrativo de Córdoba decretó como medida cautelar la suspensión de la ejecución de la variante de Lórica. UF afectadas: 7.1.	07/02/2018	27/03/2018	NA*
2	La autoridad ambiental negó la sustracción del Distrito de Manejo Integrado del Ecosistema de Manglar y Lagunar de la Ciénaga de la Caimanera. UF afectadas: 6.3 y 7.2	30/11/2017	17/05/2018	Superior a 5 meses
3	La autoridad ambiental condicionó el otorgamiento de la licencia ambiental a la articulación con el proyecto de ampliación del aeropuerto del Golfo de Morrosquillo. UF afectadas: 7.3.	16/03/2018	12/07/2018	Superior a 3 meses
4	La autoridad ambiental negó la sustracción de 12.55 ha del distrito de manejo integrado del Complejo cenagoso del bajo Sinú. UF afectadas: 7.1.	07/09/2018	18/12/2018	Superior a 3 meses
5	Negativa por parte de las autoridades locales a permitir la instalación de pasos peatonales subterráneos (en estudio de viabilidad por parte de la ANI). UF presuntamente afectadas: 1, 3, 4 y 5.	03/10/2018	Pendiente	Superior a 10 meses
6	La comunidad del sector de Caño Bugre acudió a las vías de hecho generando disturbios que impidieron la construcción del puente y sus terraplenes de acceso en este sector.	15/11/2018	11/03/2019	Superior a 3 meses

#	CAUSA	FECHA DE NOTIFICACIÓN	FECHA DE RECONOCIMIENTO	DURACIÓN
	UF afectadas: 3.5.			
7	La imposibilidad grave y sustancial de adquirir y obtener varios predios en los subsectores 1 y 5 de la UF3. UF afectadas: 3.	02/11/2018	11/03/2019	Superior a 4 meses

Fuente: Elaboración propia con información de las actas de reconocimiento de EER y solicitudes de reconocimiento de EER por parte del Concesionario.

** Este EER no está sometido al procedimiento de la sección 14.3(c)(ii) de la parte general del contrato de concesión.*

En la Tabla 5, se presentan las causas de los EER reconocidos por la ANI hasta la fecha y de los EER actualmente en estudio por parte de la Entidad (columna 2), la fecha de solicitud de reconocimiento del EER por parte del Concesionario (columna 3), la fecha en la cual el EER fue reconocido por la ANI (columna 4) y la duración del periodo comprendido entre la solicitud del Concesionario y el reconocimiento del EER por parte de la ANI (columna 5).

De estos EER presentados en la Tabla 5, se encuentran dentro del periodo especial los No. 1, 4 y 7, los No. 2 y 3 se resolvieron a partir del otrosí No. 14, el No. 5 se encuentra en estudio por parte de la ANI y el No. 6 ya concluyó su periodo especial. El estado actual y las implicaciones de los EER relevantes para el análisis de la gestión de la Supervisión e Interventoría en el desarrollo esperado del proyecto se detallan en la sección 5.1, mientras que la gestión relacionada con el EER No. 5 (en trámite) se analiza en la sección 5.2 de este documento.

Con respecto al tiempo de atención de las notificaciones de los EER por parte de la ANI, el contrato de concesión No. 16 de 2015 establece:

“Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.3(c)(ii) 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”.

Sin embargo, como se evidencia en la Tabla 5, este término ha sido superado en todos los EER reconocidos y en estudio. Entre otras razones, se evidencia que esto se ha generado por la acumulación de demoras asociadas con la complejidad de la evaluación del EER, la necesidad de una gestión interadministrativa, solicitud del concepto de la Interventoría, emisión de conceptos de diferentes áreas al interior de la Entidad solicitud del concepto de la Interventoría.

5.2 Retrasos en la ejecución del proyecto debido a la instalación de pasos peatonales

Según la sección 3.5 del apéndice técnico No. 1 del contrato de concesión No. 016 de 2015, el Concesionario debe implementar 84 pasos peatonales durante la fase de construcción, sobre lo cual en esta misma sección se especifica:

“Estos pasos peatonales deben permitir la circulación simultánea tanto de peatones, como de vehículos. (...) En consideración a que todas las vías objeto del proyecto corresponden a calzadas sencillas, se optó por implementar pasos peatonales de tipo subterráneo, que facilitan al peatón su utilización por presentar longitudes de acceso

muy inferiores a las de los puentes peatonales. Para estos efectos, el Concesionario realizará una propuesta de tipo y ubicación considerando las necesidades de movilidad de cada población y del resultado de una interacción con las autoridades locales. La evaluación por parte del Concesionario estará sustentada en elementos técnicos y de movilidad social."

Al respecto, se han tenido dificultades con las autoridades locales para lograr acuerdos en la implementación de dichos pasos subterráneos, pues dichas entidades (y en algunos casos las comunidades) se han opuesto a su construcción, argumentando, entre otras, preocupaciones asociadas con la seguridad de los usuarios. En consecuencia, el Concesionario ha solicitado a la ANI el reconocimiento de un EER por la afectación en el plan de obras de las UF 1, 3, 4 y 5, debido a la negativa de las autoridades a permitir la construcción de dichos pasos peatonales.

En la Tabla 6, se resumen las comunicaciones más relevantes entre el Concesionario, la ANI y la Interventoría en torno al reconocimiento de un presunto EER.

Tabla 6. Actuaciones relevantes en torno a la gestión de la construcción de los pasos subterráneos frente a las autoridades locales.

FECHA	ASUNTO	RADICADO ANI
03/10/2018	El Concesionario solicitó el reconocimiento de un EER frente a la afectación del plan de obras por la negativa de las autoridades locales para permitir la instalación de pasos peatonales en las UF 1 y 3.	20184091025022
07/11/2018	La Interventoría conceptúa que las gestiones realizadas por el Concesionario no demuestran que se hayan ejecutado todos los actos razonablemente posibles para evitar la ocurrencia de un presunto EER y que los efectos desfavorables de la gestión social son un riesgo a cargo del Concesionario. En este sentido, la Interventoría considera que no es pertinente reconocer el EER.	20184091160762
15/11/2018	El Concesionario solicita a la ANI una respuesta a su solicitud, citando el término de 15 días consignado en la sección 14.2(d)(iii) de la parte general del contrato de concesión y anuncia la posibilidad de recurrir al amigable componedor.	20184091193592
22/11/2018	La ANI da respuesta a los comunicados del Concesionario, indicando que se está realizando el análisis correspondiente al interior de la Entidad.	20183000390381
17/01/2019	El Concesionario da alcance a su solicitud, incluyendo la solicitud de reconocimiento del EER en las UF 4 y 5.	20194090051042

FECHA	ASUNTO	RADICADO ANI
16/08/2019	EL Concesionario nuevamente solicita a la ANI, en el marco de sus obligaciones enmarcadas en el contrato de concesión, que se pronuncie sobre si acepta o no, la solicitud de EER allegada por el Concesionario el 03 de octubre de 2018.	20194090856882

Fuente: Indicadas en la columna 3 de la tabla.

De acuerdo con la Tabla 6, se evidencia que luego de 10 meses, las dificultades asociadas con la falta de instalación de pasos peatonales persisten y han afectado más UF (4 de las 8 que conforman el proyecto). Además, de acuerdo con el último comunicado del Concesionario (reportado en la Tabla 6), de no ser resuelto, este problema también afectaría la ejecución de la UF 6.

Por su parte, la Entidad ha mantenido la posición de exigir al Concesionario el cumplimiento de la construcción de pasos peatonales subterráneos de acuerdo con las disposiciones contractuales, ha interactuado con las autoridades locales para aclarar el alcance y especificaciones de los pasos peatonales dentro del contrato de concesión No. 016 de 2015 (aclarando diferencias que han surgido como producto de la interlocución entre la autoridad local y el Concesionario⁸) y ha expresado a las autoridades locales su intención de *“eliminar la construcción de los mismos del contrato de concesión, de manera que la alcaldía pueda incluir dentro de sus planes de desarrollo territorial la implementación de los pasos que considere necesarios, el tipo y ubicación de los mismos, así como la gestión de los recursos necesarios para construirlos conforme a las herramientas de planeación con las que cuenta la autoridad territorial”*⁹.

La Interventoría, considera que el Concesionario no ha realizado en completitud la gestión correspondiente con las autoridades locales, por lo que no procede el reconocimiento de un EER. Sin embargo, la ANI aún no ha emitido un pronunciamiento sobre si se acepta o no la ocurrencia del EER solicitado por el Concesionario.

Frente al reconocimiento de un presunto EER por la falta de instalación de los pasos peatonales, se evidencia que después de transcurridos 10 meses, la Entidad no ha resuelto la solicitud allegada por el Concesionario, lo cual demora la activación de los mecanismos previstos contractualmente para garantizar el desarrollo esperado del proyecto (e.g. activación de mecanismos conminatorios en caso de no reconocer el EER, reformulación del plan de obras en caso de reconocer el EER).

⁸ Mediante comunicado con radicado ANI No. 20193110054721 del 22 de febrero de 2019, la Entidad aclara a la Alcaldía del Municipio de La Apartada el alcance del contrato de concesión en lo respectivo a los pasos peatonales, evidenciando la solución a las razones que fundamentan la negativa del municipio a permitir la instalación de pasos peatonales subterráneos, producto de la interlocución con el Concesionario.

⁹ Radicados ANI No. 20183000434001, 20183000434011 del 26 de diciembre de 2018, entre otros.

5.3 Seguimiento al avance de la ejecución del alcance de las unidades funcionales del proyecto

De acuerdo con las modificaciones incorporadas en el otrosí No. 14 de junio de 2019, el Concesionario ajustó el plan de obras y la ANI emitió su concepto favorable mediante radicado ANI No 20193110250141 del 01 de agosto de 2019. En este sentido, a julio de 2019, fecha de corte de este informe de auditoría, la Interventoría no ha recalculado los porcentajes de avance del plan de obras en su última versión (que corresponde a la versión número 7), por lo que en el presente capítulo se hace referencia a los porcentajes de avance calculados por el Interventor en junio de 2019 con respecto a la versión 6 del plan de obras.

Enseguida se presenta el avance del plan de obras, versión 6, discriminado por unidad funcional:

Tabla 7. Avance de la ejecución del plan de obras en las unidades funcionales del proyecto.

UNIDAD FUNCIONAL	AVANCE EJECUTADO VS PROGRAMADO*	DIFERENCIA EJECUTADO Y PROGRAMADO	FECHA DE ENTREGA**	ESTADO ACTUAL
1	98% vs. 100%	-2%	25/03/2019	En proceso de recibo de intervenciones de mejoramiento.
2	10% vs. 11%	-1%	25/01/2021	En construcción.
3.1 a 3.4	94% vs. 100%	-6%	26/02/2019	En operación. Intervenciones de construcción y mejoramiento recibidas mediante acta de terminación parcial del 28/06/2019.
3.5			26/08/2019	En construcción. Fecha de entrega ajustada según evento eximente de responsabilidad (EER) reconocido el 11/03/2019.
4	NA	NA	NA	En operación y mantenimiento. Infraestructura entregada por el proyecto Transversal de las Américas en 2017.
5	NA	NA	NA	
6.1 y 6.2	1% vs. 10%	-9%	25/01/2021	En mejoramiento.

UNIDAD FUNCIONAL	AVANCE EJECUTADO VS PROGRAMADO*	DIFERENCIA EJECUTADO Y PROGRAMADO	FECHA DE ENTREGA**	ESTADO ACTUAL
6.3			21/01/2021	En mejoramiento. Fecha de entrega ajustada según EER reconocido el 17/05/2018.
7.1			25/01/2021	En construcción. EER activos y reconocidos en 27/03/2018 y 18/12/2018.
7.2	20% vs. 34%	-14%	22/12/2022	En construcción. Fecha de entrega ajustada según EER reconocido el 17/05/2018.
7.3			25/01/2021	En construcción. Fecha de entrega ajustada según EER reconocido el 12/07/2018.
8.1			25/01/2021	En mejoramiento.
8.2 y 8.3	29% vs. 53%	-24%	15/07/2020	
General	40% vs. 51%	-11%		

Fuente: Ficha técnica del proyecto actualizada por la Supervisión con corte a junio de 2019.

** Avance reportado en la ficha técnica de Supervisión, con corte a junio de 2019.*

*** Fechas de entrega correspondientes al plan de obras vigente (versión 7), actualizado por el Concesionario a partir de las modificaciones del otrosí No. 14.*

A continuación, se presenta un análisis para el avance de cada una de las unidades funcionales del proyecto.

5.3.1 Unidad funcional 1

Esta unidad funcional (UF), incluye el mejoramiento de la vía existente entre los municipios de Cauca y Planeta Rica. De acuerdo con el seguimiento de la Supervisión, el avance del mejoramiento que comprende el alcance de la UF1, es del 98.05%, quedando pendiente la instalación de pasos peatonales (ver sección 5.2).

Ilustración 1. Localización de la UF1.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

La fecha de finalización de la UF de acuerdo con el plan de obras, era el 25 de marzo de 2019; sin embargo, el Concesionario radicó una primera entrega a la ANI el 16 de enero de 2019¹⁰, después de lo cual, se ha surtido un proceso de verificación, reglamentado en la sección 4.17 de la parte general del contrato de concesión. Las actuaciones más relevantes de la verificación se resumen a continuación:

Tabla 8. Actuaciones relevantes en el proceso de entrega parcial de la UF1.

FECHA	ASUNTO	RADICADO
06/02/2019	La ANI responde a la comunicación del Concesionario informando que la Interventoría se encuentra verificando las especificaciones técnicas de la infraestructura puesta a disposición y emite observaciones al respecto.	20193110029141
16/03/2019	Vencimiento del plazo máximo de 60 días para que el Interventor y la ANI verifiquen la terminación de la UF y de ser el caso, formulen solicitudes de corrección o complementación, según lo estipulado en la sección 4.17 de la parte general del contrato de concesión.	NA
19/03/2019	A partir de la revisión de la fisuración del pavimento, la Interventoría solicita al Concesionario un estudio que determine la causa raíz de las fisuras con el fin de garantizar la estabilidad y durabilidad de la estructura de pavimento y	20194090294742

¹⁰ Radicado ANI No. 20194090045532 del 16 de enero de 2019.

FECHA	ASUNTO	RADICADO
	teniendo en cuenta que la medida implementada con sello de fisuras es preventiva y no da solución al verdadero problema.	
02/04/2019	La Interventoría rinde concepto sobre la entrega del Concesionario, indicando el incumplimiento de los valores mínimos de aceptación consignados en el apéndice técnico 4 del contrato de concesión, por lo que sugiere a la ANI otorgar al Concesionario un plazo de 90 días para su corrección.	20194090337162
15/04/2019	La ANI solicita la corrección de los indicadores incumplidos según el reporte de la Interventoría y otorga diferentes periodos de cura (de hasta 3 meses) para cada uno de ellos.	20193110120661
11/06/2019	El Concesionario hace entrega por segunda vez de la UF1, con las observaciones atendidas.	20194090594742
13/06/2019	La Interventoría conceptúa que se puede proceder a suscribir el acta de recibo parcial de la UF1, dado que se cumple con los parámetros mínimos de aceptación de los indicadores del capítulo 3 del apéndice técnico 4 del contrato de concesión. Sin embargo, deja observaciones en varios de los indicadores.	20194090607542
05/07/2019	Se vence el plazo contractual de 15 días hábiles para que la ANI y el Interventor verifiquen que las Intervenciones cumplan con los ajustes solicitados en la primera revisión.	NA
16/07/2019	La ANI reitera al Concesionario el estado de las fisuras de pavimento evidenciado en conjunto con Interventoría e informa que requiere el estudio que determine la causa raíz de las fisuras para continuar analizando si es procedente o no dar por terminada la UF1.	20193110226481

Fuente: Indicadas en la columna 3 de la tabla.

Al respecto, se evidenció que para la segunda revisión, de la ANI y la Interventoría, para verificar que las intervenciones cumplen con los ajustes solicitados en la primera revisión, superó el plazo contractual de 15 días¹¹ para la segunda revisión. Adicionalmente, a la fecha de corte de este informe, la Entidad no se ha pronunciado sobre el recibo parcial de las intervenciones de la UF1, cerca de dos meses después del pronunciamiento favorable por parte de la Interventoría.

Sin embargo, en el informe de interventoría No. 44, se comenta que "se encuentra pendiente la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional por parte de la ANI, hasta que el Concesionario presente y justifique un estudio que determine la causa raíz de las fisuras que se presentan en la estructura del pavimento".

¹¹ Sección 4.17(a)(v) de la parte general del contrato de concesión.

Esta situación, fue inspeccionada durante la visita de auditoría al proyecto, donde fue posible evidenciar lo siguiente:

<p><i>Foto 1. Operación de panel LED informativo en la UF1.</i></p>	<p><i>Foto 2. Operación de báscula en inmediaciones del peaje Manguitos.</i></p>
	
<p>Se evidenció la instalación y operación de una báscula dinámica a los dos costados de la aproximación al peaje Manguitos, así como de los nuevos postes SOS y un panel LED.</p>	

<p><i>Foto 3. Fisuras en la berma de la UF1.</i></p>	<p><i>Foto 4. Detalle de fisuras en la berma de la UF1.</i></p>
	
<p>Se observaron fisuras longitudinales reparadas con sello en la superficie de pavimento de las bermas a lo largo de 5 km de la vía en el sentido Planeta Rica – Peaje Manguitos en la UF1.</p>	

Foto 5. Aproximación al peaje Manguitos.



Foto 6. Operación del peaje Manguitos.



Se realizó visita al peaje Manguitos, en la cual se verificó la operación de la infraestructura de peaje implementada por el Concesionario, incluyendo sus equipos de conteo y recaudo. Se revisaron los controles implementados por la Interventoría con respecto al conteo de vehículos y conciliación del tráfico vehicular con el Concesionario.

Como conclusión del recorrido de auditoría, en la revisión de los controles de la Interventoría al control del aforo vehicular en el peaje Manguitos, se encontraron debilidades que dan origen a las no conformidades detalladas en la sección 9.2 de este documento. Adicionalmente, se evidenció la presencia de fisuras longitudinales selladas en las bermas de la UF1, confirmando los reportes de Interventoría y la necesidad del estudio para determinar la causa raíz de dichas fisuras.

Con respecto al avance en el proceso de verificación de la UF1, se evidenció que a pesar de que se ha venido surtiendo el procedimiento de verificación estipulado en la sección 4.17 de la parte general del contrato de concesión, se han superado los plazos contractuales para verificar las intervenciones entregadas por el Concesionario.

Al respecto, en la sección 9.2 de este documento se incluye una no conformidad para la Supervisión, relacionada con el cumplimiento de los tiempos de verificación de las UF. En este sentido, se recomienda a la Supervisión:

1. Mejorar los controles de la supervisión para garantizar el cumplimiento de los plazos contractuales de verificación de las siguientes unidades funcionales del proyecto.
2. Evaluar las implicaciones para la ANI sobre la activación del silencio en la verificación de intervenciones por parte de la ANI según lo establecido en la sección 4.17(c)(i) de la parte general del contrato de concesión:

“Si el Interventor y la ANI no manifiestan su aprobación o desaprobación durante los plazos previstos, el Concesionario deberá requerir nuevamente al Interventor y a la ANI para que manifiesten su aprobación o rechazo en un plazo máximo de cinco (5) Días. Si en ese plazo no se han pronunciado, se entenderá que el Interventor y la ANI

han respondido de forma negativa. Para controvertir esa decisión, el Concesionario podrá convocar el Amigable Componedor.”

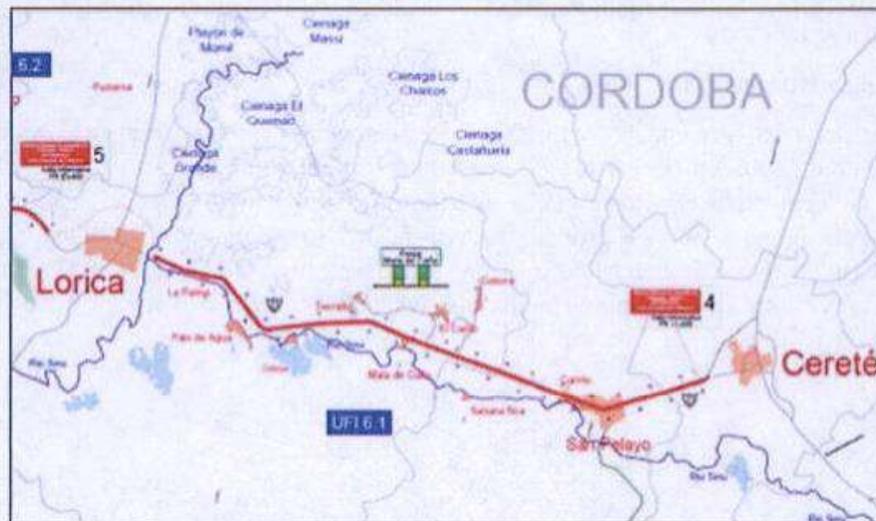
3. Gestionar con la mayor celeridad la respuesta al Concesionario frente a la verificación de la infraestructura entregada, con el fin de activar los procedimientos previstos contractualmente, dentro de los cuales incluyen:
 - o Suscribir el acta de terminación parcial de la UF y activar el periodo de 180 días estipulado en la sección 4.17(a)(iv)(2) para que el Concesionario corrija las observaciones pendientes.
 - o O bien, si en la “segunda revisión no se verifica el cumplimiento de los ajustes o correcciones con las Especificaciones Técnicas, se impondrán Multas al Concesionario, en los términos señalados en la Parte Especial del presente Contrato, hasta que el Concesionario corrija o ajuste la Intervenciones a satisfacción del Interventor”, según lo dispuesto en la sección 4.17(a)(vii) de la parte general del contrato de concesión.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la falta de un pronunciamiento por parte de la ANI demora la notificación de instrucciones y plazos al Concesionario, lo cual puede implicar demoras en la corrección de observaciones y puesta en marcha de la Infraestructura en las condiciones de operación previstas contractualmente.

5.3.2 Unidad funcional 2

Esta unidad funcional (UF), incluye la construcción de una segunda calzada en la vía entre Cereté y Lórica. De acuerdo con el seguimiento de la Supervisión, el avance de la construcción que comprende el alcance de la UF2, es del 9.57%.

Ilustración 2. Localización de la UF2.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

La fecha de finalización de la UF de acuerdo con el plan de obras, es el 25 de enero de 2021. En el recorrido de auditoría, se evidenció lo siguiente:

Foto 7. Vía en construcción (UF2) en el costado derecho de la UF 6.1.



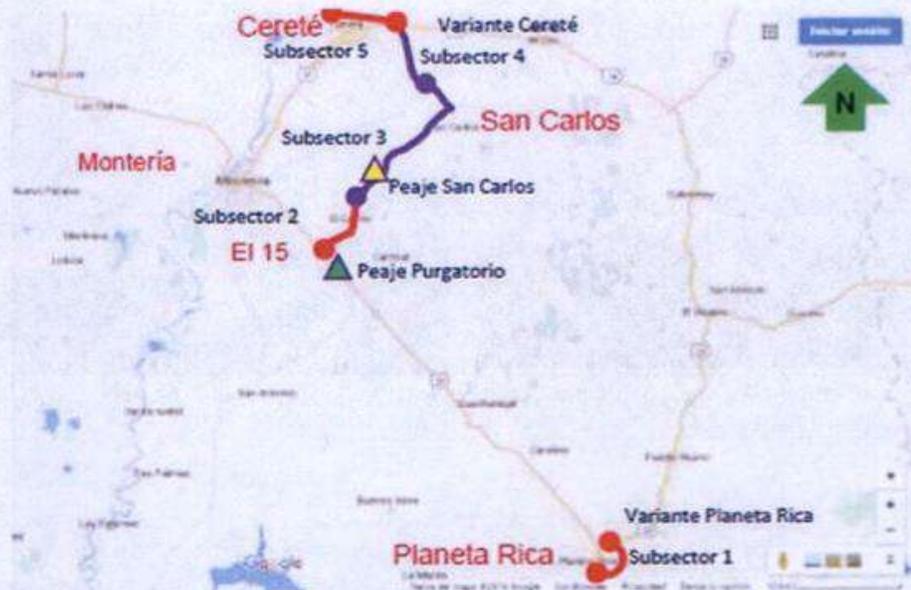
Dado que la UF2 es paralela al subsector 1 de la UF6, durante el recorrido por este subsector fue posible evidenciar en ciertos puntos el avance reportado por la Interventoría sobre las actividades de instalación de terraplén, base y subbase de pavimento en la UF2.

Como conclusión del recorrido de auditoría, se validó el seguimiento reportado por la Interventoría en sus informes mensuales en cuanto al desarrollo de actividades constructivas y de avance de obra. Adicionalmente, se observó un siniestro vial ocasionado por un choque entre una moto y un carro, a partir de lo cual se verificó la atención del Concesionario y se observó la materialización de las altas tasas de siniestralidad reportadas por la Interventoría en su informe de auditoría de seguridad vial presentado en junio de 2019.

5.3.3 Unidad funcional 3

Esta unidad funcional (UF), se encuentra dividida en 5 subsectores, debido a que incluye alcances de mejoramiento en los subsectores 2 y 4, y alcances de construcción en los subsectores 1, 3 y 5 (ver Ilustración 3). La fecha de finalización de la UF de acuerdo con el plan de obras, era el 26 de febrero de 2019, por lo que luego de surtir el proceso de verificación correspondiente, el 28 de junio de 2019 se firmó el acta de terminación parcial de la UF en los subsectores 1 al 4 (inclusive). Sin embargo, se tiene pendiente la construcción de pasos peatonales (ver sección 5.2).

Ilustración 3. Localización de la UF3.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

En cuanto al subsector 5, correspondiente a la construcción de la variante de Cereté, cuenta con el reconocimiento de dos EER, formalizados mediante actas del 11 de marzo de 2019. Uno de estos, fue ocasionado por que la comunidad del sector Caño Bugre, quién acudió a las vías de hecho, generando disturbios que impidieron adelantar la construcción del puente Caño Bugre. El periodo especial reconocido por la ANI fue de 57 días calendario y finalizó el 12 de abril de 2019.

El otro EER reconocido en el subsector 5, corresponde a la imposibilidad del Concesionario para adquirir y obtener la disponibilidad de varios predios, impidiendo la ejecución de las intervenciones previstas en el plan de obras. El periodo especial reconocido por la ANI fue de 180 días calendario, por lo que la fecha de terminación del subsector está prevista en el plan de obras para el 26 de agosto de 2019.

Según el seguimiento de la Supervisión, este subsector lleva un avance del 75.95% con corte a julio de 2019. Por otra parte, en el recorrido de auditoría por el proyecto, fue posible evidenciar lo siguiente:

Foto 8. Operación del peaje San Carlos.



Foto 9. Detalle del estado de la vía en los subsectores 2 al 4 de la UF3.



Se evidenció la operación del peaje San Carlos y la operación de la vía recibida con acta de terminación parcial en los subsectores 2 al 4.

Foto 10. Intervenciones sobre predios con problemas de adquisición I.



Foto 11. Detalle del avance de Intervenciones sobre un predio con problemas de adquisición predial.



Se observó el avance en las intervenciones sobre uno de los predios con problemas de adquisición predial en el subsector 5, correspondiente al puente que se presenta en las fotos.

Como conclusión del recorrido de auditoría y la inspección visual realizada, no se evidenciaron situaciones contrarias a los principios de operación consignados en el apéndice técnico 2 ni a las disposiciones sobre los indicadores del apéndice técnico 4.

En cuanto al avance de las intervenciones del subsector 5, teniendo en cuenta que la finalización de estas intervenciones está prevista para el 26 de agosto de 2019, se recomienda a la Supervisión preparar un plan de trabajo para garantizar el cumplimiento de los tiempos de verificación consignados en la sección 4.17 de la parte general del contrato de concesión, con el fin de prevenir retrasos en esta verificación como los evidenciados en la UF1.

5.3.4 Unidad funcional 4

Esta unidad funcional (UF), incluye la operación y mantenimiento de la vía existente entre Montería y Planeta Rica (subsector 1) y de la segunda calzada entre Montería y El 15. Esta infraestructura está a cargo del Concesionario a partir del 23 de agosto de 2017 para el subsector 1 y del 6 de diciembre de 2018 para el subsector 2, debido a la reversión de la infraestructura por parte del Concesionario del proyecto Transversal de la Américas.

Ilustración 4. Localización de la UF4.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

Durante el recorrido de auditoría por el trazado del proyecto se evidenció lo siguiente:

Foto 12. Puente peatonal nuevo en la UF 4.	Foto 13. Actividades de mantenimiento de la vía.
<p>Se evidenció la presencia de varios puentes peatonales nuevos a lo largo de la UF. Varios de estos no se encuentran en operación, pues aún no</p>	<p>Se observó personal del Concesionario realizando actividades de mantenimiento en el corredor concesionado.</p>

se han entregado por parte del proyecto Transversal de la Américas.

Foto 14. Operación del peaje Purgatorio en su ubicación actual.



Foto 15. Infraestructura de peaje sin operación en la anterior ubicación del peaje Purgatorio



Se verificó la operación en las nuevas instalaciones del peaje Purgatorio. En este, no se evidenció que la Interventoría tuviera instaladas las cámaras de video exigidas en su contrato y que le permiten realizar las actividades de aforos vehiculares de comparación, sobre lo cual se emite no conformidad respectiva en la sección 9.2.3 de este informe. Adicionalmente, se visitó la infraestructura (sin operación) de la anterior ubicación de este peaje.

Foto 16. Equipos del Concesionario realizando actividades de retiro de material proveniente de derrumbes.



Foto 17. Despedimiento de material sobre la vía.



Se observaron desprendimientos de material sobre las bermas y carriles de la vía; sin embargo, también se observó personal y equipo del Concesionario realizando el retiro del material.

Foto 18. Área de servicios a cargo del Concesionario.



Foto 19. Estacionamiento de un área de servicios operada por el Concesionario.



Se observó un área de servicios con estacionamiento a cargo del Concesionario, los que actualmente no prestan un servicio al público.

Foto 20. Acceso al subsector 2 de la UF4.



Foto 21. Sección de la vía con falta de demarcación horizontal en el subsector 2 de la UF4.



En el recorrido por el subsector 2 se evidenciaron condiciones normales de operación y una vía en buen estado. Así mismo, se observó falta de demarcación y señalización horizontal de la vía en algunos tramos que aún no han sido entregados al Concesionario por parte del proyecto Transversal de las Américas.

Como conclusión del recorrido de auditoría, se observó una infraestructura vial nueva y en proceso de finalización que aún no ha sido entregada al Concesionario para su operación, pues está a cargo del Concesionario del proyecto Transversal de las Américas. Se evidenciaron taludes con desprendimiento de material sobre la vía y trabajadores del Concesionario realizando el retiro del material proveniente de los deslizamientos.

En cuanto a la operación de la vía, no se evidenciaron situaciones contrarias a los principios de operación consignados en el apéndice técnico 2 ni a las disposiciones sobre los indicadores del apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 016 de 2015.

Frente a la falta de control de Interventoría en el peaje Purgatorio, se evidenció que esta situación se debe al cambio de ubicación del peaje, desde abril de 2019; sin embargo, la Interventoría no está eximida de sus obligaciones relacionadas con el aforo y la instalación de equipos de grabación, por lo que se emite la no conformidad respectiva en la sección 9.2.3 de este informe.

Al respecto, se recomienda a la Supervisión hacer seguimiento al plan de mejoramiento que proponga la Interventoría y llevar a cabo una revisión detallada de la metodología empleada por la Interventoría para certificar el tráfico vehicular en todas las casetas de peaje y el recaudo reportado por el Concesionario, determinando el cumplimiento de sus obligaciones en cada uno de los 8 peajes instalados en el proyecto. En particular, se recomienda promover validaciones en las cuales se articulen las áreas operativa y financiera de la Interventoría, realizando conteos a partir de los cuales se calcule el recaudo y se compare con el reportado por el Concesionario para un mismo periodo de tiempo.

5.3.5 Unidad funcional 5

Esta unidad funcional (UF), se encuentra dividida en 2 subsectores, pues incluye la operación y mantenimiento de los tramos Puerto Rey – Montería, correspondiente al subsector 1 y Santa Lucía – San Pelayo, correspondiente al subsector 2. Esta infraestructura está a cargo del Concesionario a partir del 23 de agosto de 2017, debido a la reversión de la infraestructura por parte del Concesionario del proyecto Transversal de la Américas.

Ilustración 5. Localización de la UF5.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

El recorrido de auditoría se realizó únicamente por el subsector 1, evidenciando lo siguiente:

Foto 22. Señalización con panel LED.



Se evidenció la operación de un panel LED con información para el usuario.

Foto 23. Operación del peaje Cedros.



Se verificó la operación con normalidad del peaje Cedros.

Foto 24. Llegada del carro taller al lugar del siniestro.



Foto 25. Llegada de la ambulancia al lugar del siniestro.



Durante el recorrido se presenció la ocurrencia de un siniestro vial entre un vehículo de carga y un motociclista. La Interventoría verificó que los tiempos de atención de Concesionario se encontraban dentro de los límites máximos permitidos contractualmente. En general durante el recorrido de auditoría se evidenciaron varios factores de riesgo para la seguridad vial, dentro de los cuales se destacan: infraestructura que promueve velocidades inseguras y que no es efectiva para controlar los límites de velocidad establecidos, falta de control de los límites de velocidad permitidos por parte de las autoridades, maniobras peligrosas y falta de uso del casco por parte de motociclistas.

Foto 26. Erosión marítima amenazando la estabilidad de la banca de la vía.



Foto 27. Pedraplén dispuesto por el Concesionario.



En el sector de Puerto Rey, se visitó la sección de la vía afectada por la erosión marítima, verificando las posibles afectaciones sobre la banca de la vía y la presencia de material de relleno dispuesto por el Concesionario como pedraplén para mitigar los efectos negativos de la erosión sobre la vía.

Como conclusión del recorrido de auditoría, se observó operación con normalidad en la vía y en el peaje Cedros. Se evidenciaron factores de riesgo de seguridad vial que dan lugar a mejoras en la operación y en la infraestructura con el fin de garantizar una operación segura (sin víctimas), según el principio de operación asociado con seguridad vial, consignado en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 016 de 2015.

En cuanto a la erosión costera en el sector de Puerto Rey, el Concesionario ha manifestado¹² que viene realizando monitoreo permanente y actividades preventivas que permitan la continuidad del servicio; sin embargo, argumenta que las intervenciones necesarias para dar solución definitiva al problema se encuentran por fuera del alcance del contrato de concesión y reitera que viene informando a la ANI sobre la necesidad urgente de que se contraten dichas intervenciones.

¹² Radicado ANI No. 20194090066882 del 22 de enero de 2019.

Por su parte, la Entidad mantiene la posición de exigir al Concesionario mantener la integridad de la vía y continuidad del servicio, además, contrató con el Concesionario del proyecto Transversal de las Américas un estudio para determinar las obras necesarias para evitar un daño a la infraestructura, el cual estableció un valor estimado de más de cinco mil millones de pesos y un tiempo estimado de construcción de 3 meses¹³.

En consecuencia, la ANI ha solicitado a las entidades competentes (e.g. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastres, Dirección General Marítima, Gobernación de Antioquia) la toma de acciones para contratar las obras establecidas en el estudio, advirtiendo sobre la amenaza inminente de la pérdida de la infraestructura vial en el tramo Puerto Rey – Montería¹⁴ y considerando que la solución de fondo no hace parte del alcance de la administración del corredor concesionado. Esta situación, también fue identificada por la Superintendencia de Transporte en visita de inspección al proyecto, en la cual advirtió sobre un riesgo de seguridad vial en este tramo¹⁵.

Al respecto, se recomienda a la Supervisión continuar monitoreando el riesgo de pérdida de banca de la vía a través de la Interventoría y el Concesionario y seguir promoviendo, en el marco de sus competencias, acercamientos con las entidades competentes para consolidar una solución definitiva para garantizar la estabilidad de la vía.

5.3.6 Unidades funcionales 6 y 7

La unidad funcional (UF) 6, incluye el mejoramiento de la vía existente en tres subsectores: Cereté – Loricá (subsector 1), Loricá – Coveñas (subsector 2) y Coveñas – Tolú (subsector 3). De acuerdo con el seguimiento de la Supervisión, el avance del mejoramiento que comprende el alcance de la UF 6, es del 0.79%. De acuerdo con el plan de obras, la finalización de los tres subsectores de la UF, está prevista para enero de 2021.

¹³ Radicado ANI No. 2019605014381 del 13 de mayo de 2019.

¹⁴ Radicado ANI No. 20193110020081 del 29 de enero de 2019, entre otros.

¹⁵ Radicado ANI No. 20184090712102 del 17 de julio de 2018.

Ilustración 6. Localización de la UF6.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

La unidad funcional (UF) 7, incluye la construcción de vía nueva en tres subsectores: Variante de Lorica (subsector 1), Variante de Coveñas (subsector 2) y Tolú - Pueblito (subsector 3). De acuerdo con el seguimiento de la Supervisión, el avance de la construcción que comprende el alcance de la UF 7, es del 19.77%. De acuerdo con el plan de obras, la finalización de los subsectores 1 y 3, está prevista para enero de 2021, mientras que, la finalización del subsector 2 está prevista para diciembre de 2022.

Ilustración 7. Localización de la UF7.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

En general, el conjunto entre la UF6 y la UF7 abarcan alcances de construcción y mejoramiento del trazado del proyecto entre Cereté y Pueblito, evitando los pasos urbanos por Lorica y Coveñas.

En el otrosí No. 14 al contrato de concesión, formalizado en junio de 2019, se ajustó el trazado del proyecto, generando vías perimetrales al distrito regional de manejo integrado (DMRI) de la Ciénaga de la Caimanera y a la zona de expansión del aeropuerto del Golfo de Morrosquillo. Lo anterior, en conexidad con el reconocimiento de dos eventos eximentes de responsabilidad al Concesionario:

- En mayo de 2018, se formalizó el acta de reconocimiento de un EER, motivado por que la Corporación Autónoma Regional de Sucre no consideró viable la sustracción de 2.83 ha del DMRI de la Ciénaga de la Caimanera, necesario para adelantar las intervenciones previstas en las UF 6.3 y 7.2.
- En julio de 2018, se formalizó el acta de reconocimiento de un EER, motivado por que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales condicionó el desarrollo de las intervenciones previstas en la UF7.3 con la articulación del proyecto de ampliación del aeropuerto del Golfo de Morrosquillo, garantizando que el proyecto vial no afecte la zona de expansión de este aeropuerto.

De acuerdo con lo anterior, con el otrosí No. 14 al contrato de concesión No. 016 de 2015 se dio solución a los dos EER, por lo que se establecieron nuevas fechas de entrega de los subsectores afectados, lo cual generó un ajuste en el plan de obras, que fue presentado por el Concesionario y no objetado por la ANI en agosto de 2019¹⁶.

Por otra parte, la UF 7.1 cuenta con el reconocimiento de dos EER, cuyo periodo especial no se ha culminado a la fecha, según se detalla a continuación:

- En marzo de 2018, se formalizó el acta de reconocimiento de un EER, motivado por la imposibilidad de adelantar intervenciones en este subsector como consecuencia de una medida cautelar ordenada por el Tribunal Administrativo de Córdoba, como producto de una acción popular.
- En diciembre de 2018, se formalizó el acta de reconocimiento de un EER, motivado por la decisión de la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge sobre no autorizar la solicitud de sustracción de 12.55 ha del Complejo Cenagoso del Bajo Sinú, afectando de manera sustancial y adversa el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario asociadas a las intervenciones de la UF7.1¹⁷. Por su parte, el Concesionario se encuentra preparando una nueva solicitud para la Autoridad Ambiental, acogiendo sus

¹⁶ Radicado ANI No. 20194090841542 del 14 de agosto de 2019.

¹⁷ Radicado ANI No. 20184090923492 del 07 de septiembre de 2018.

observaciones, con el fin de lograr el licenciamiento ambiental y dar inicio a la ejecución de las intervenciones de la UF 7.1.

Al respecto, es importante notar que ambos periodos especiales se encuentran activos y condicionan la ejecución de la UF7.1, por lo que se podrá retomar su ejecución hasta que se superen los dos EER citados.

Frente a esto, se considera adecuada la suscripción del otrosí No. 14, con el fin de superar los EER reconocidos en mayo y julio de 2018, asociados con las UF 6.3, 7.2 y 7.3. Respecto a la UF7.1, se recomienda continuar los acercamientos desde la Supervisión hacia la Autoridad Ambiental, con el fin de articular las entidades en la gestión ambiental y velar por la mayor celeridad posible en el trámite del licenciamiento, de manera que se permita viabilizar e iniciar lo antes posible las intervenciones previstas en este subsector de la UF7.

Por otra parte, en el recorrido de auditoría por estas UF, se evidenció lo siguiente:

<i>Foto 28. Operación de peaje Mata de Caña.</i>	<i>Foto 29. Paso a un solo carril por construcción de Box Couvert en la UF 6.1.</i>
	
En la UF 6.1, se evidenció la operación con normalidad del peaje Mata de Caña. Además, se evidenció el paso a un solo carril debido a las intervenciones de cambio de una estructura de drenaje (Box Couvert).	

Foto 30. Baches en la vía, UF 6.2.



Foto 31. Mal estado de la UF7.1.



En la UF 6.2 se evidenciaron baches, deformaciones longitudinales y fisuras en el pavimento; sin embargo, de acuerdo con los reportes del Interventor, a pesar de que la sección cumple con los indicadores del apéndice técnico No. 2 se le ha requerido al Concesionario la atención de esas fallas con el fin de garantizar la seguridad vial. Esta situación se evidenció también en 6.3.

Foto 32. Operación del Peaje Calmanera.



Foto 33. Mal estado de la vía en la UF6.3.



En la UF 6.2 se observó la operación con normalidad del peaje Calmanera. Así mismo, se evidenció el pavimento de la vía en mal estado y de forma similar a la UF 6.2, según las mediciones del Interventor se cumple con los indicadores contractuales.

Foto 34. Disposición de material de excavación.



Foto 35. Excavación en material común.



Se evidenció el desarrollo de actividades preliminares de construcción como excavación en material común e instalación de terraplén, de acuerdo con los reportes de la Interventoría.

Foto 36. Construcción de Box Couvert.

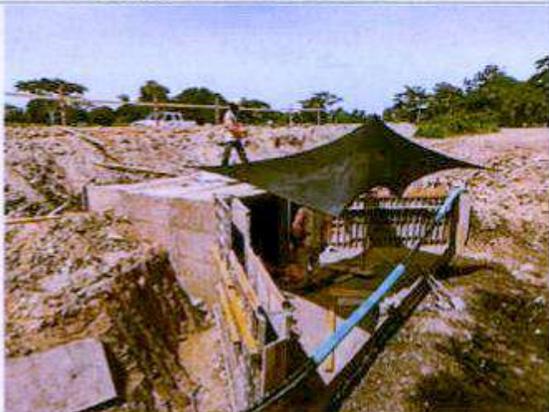
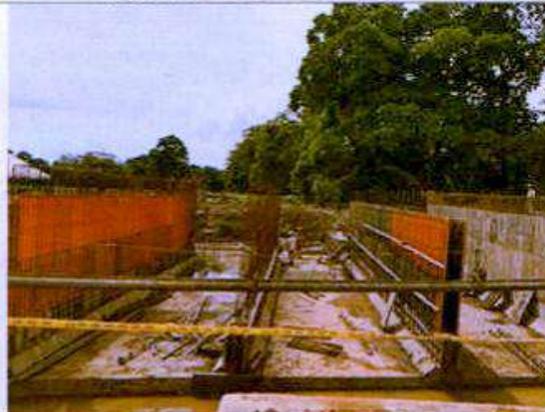


Foto 37. Construcción de Box Couvert.



A lo largo del recorrido por la UF 7.3 se evidenció la construcción de varios Box Couvert, confirmando el avance y una las actividades constructivas reportados en el seguimiento de la Interventoría.

Como conclusión del recorrido de auditoría, se confirmó el desarrollo de actividades constructivas y preliminares de obra reportadas por el Interventor en su informe mensual No. 44, correspondiente al mes de julio de 2019. Por otra parte, se evidenció el mal estado del pavimento que puede explicar altas tasas de siniestralidad en las UF 6.2 y 6.3, junto con infraestructura inadecuada para el control de velocidades inseguras y comportamientos inseguros como la falta del casco en motociclistas. Sin embargo, de acuerdo con las mediciones de la Interventoría, se reporta cumplimiento de los indicadores del apéndice técnico 2.

Al respecto, en la auditoría de seguridad vial presentada por la Interventoría en junio de 2019, se reportan estas mismas dificultades y se hace énfasis en que se vienen evidenciando a lo largo de las

auditorías sin que el Concesionario tome acciones las correctivas necesarias. En cuanto a las regulaciones contractuales de la sección 3.3.7 se establece que:

"Este principio (el de la seguridad vial) constituye el objetivo fundamental del servicio desde las Etapas Preoperativa y de Operación y Mantenimiento."

"El Concesionario deberá realizar estudios anuales de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y de seguridad vial con propuestas de actuaciones y seguimiento anual de su eficacia."

"Será obligación del Concesionario realizar las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s) y gestionar el riesgo (...)"

Por lo anterior y en vista de las alertas de seguridad vial en las UF 6.2 y 6.3, se recomienda a la Supervisión:

1. Solicitar a la Interventoría un análisis del estudio anual de tramos de concentración de accidentes reportado por el Concesionario y comparar sus propuestas de actuaciones para reducir la ocurrencia y severidad de siniestros en la vía. Lo anterior, comparando los resultados obtenidos por el Concesionario y los reportados por la Interventoría en su auditoría de seguridad vial.
2. Solicitar a la Interventoría consolidar y priorizar las acciones de mejoramiento que son producto del análisis del numeral anterior, y exigir al Concesionario su cumplimiento, en el marco de sus obligaciones contractuales en materia de seguridad vial.
3. Definir una periodicidad y hacer seguimiento a la implementación de las acciones anteriormente mencionadas por parte del Concesionario, midiendo su efectividad con fundamento en los índices de siniestralidad en la vía.

5.3.7 Unidad funcional 8

La unidad funcional (UF) 8, incluye el mejoramiento de la vía existente en tres subsectores: Tolú-Tolú viejo (subsector 1), Pueblito – San Onofre (subsector 2) y San Onofre – Cruz del Viso (subsector 3). De acuerdo con el seguimiento de la Supervisión, el avance del mejoramiento que comprende el alcance de la UF 8, es del 28.5%. De acuerdo con el plan de obras, la finalización del primer subsector está prevista para enero de 2021, mientras que la finalización de los subsectores 2 y 3 está prevista para julio de 2020.

Ilustración 8. Localización de la UFB.



Fuente: Presentación de la Interventoría sobre el avance del proyecto.

En el recorrido de auditoría se evidenció lo siguiente:

Foto 38. Operación del peaje San Onofre.



Foto 39. Avances en la instalación de infraestructura en la nueva ubicación del peaje San Onofre.



Se evidenció la operación con normalidad del peaje San Onofre, adicionalmente, se evidenció el avance de la instalación de infraestructura de peaje en su nueva ubicación. Frente a la presencia de vendedores ambulantes en el derecho de vía, se evidenciaron el seguimiento y las recomendaciones de la Interventoría al trabajo conjunto de concientización realizado entre el Concesionario y las alcaldías municipales.

Foto 40. Excavación en la ubicación proyectada de un área de servicios.



Se observó la ejecución de actividades constructivas en la ubicación de un área de servicios en inmediaciones del peaje San Onofre.

Foto 41. Valla informativa del proyecto en la UF8.3.



Se evidenció la actualización de las vallas del proyecto, de acuerdo con la Resolución 209 de febrero de 2019 del Ministerio de Transporte.

Foto 42. Mejoramiento de la vía existente.



Se evidenció la ejecución de intervenciones de mejoramiento de la vía existente como excavaciones y aplicación de cal en la subrasante. Estas intervenciones sobre la vía en operación generan el paso a un solo carril en la vía de doble sentido, ocasionando pasos alternados para el flujo en cada sentido.

Foto 43. Aplicación de cal para mejoramiento de la subrasante de la vía existente.



Foto 44. Avance del puente El Retiro.



Se evidenció la terminación del puente El Retiro, que de acuerdo con la Interventoría tiene pendiente la colocación de mezcla asfáltica en el tablero y señalización definitiva, lo cual se confirmó en el recorrido de auditoría. También se observaron comportamientos riesgosos de los usuarios de la vía como el ciclista de la foto que se sostiene del camión andando.

Como conclusión del recorrido de auditoría, se evidenció el avance de las intervenciones de mejoramiento reportados por el Interventor, frente a lo cual se destaca que para la versión 6 del plan de obras (la versión 7 es la que está vigente y corresponde con la reprogramación producto del otrosí No. 14, sobre la cual el interventor aún no se ha recalculado el porcentaje de avance ejecutado), en el subsector 3, el de mayor longitud, se reporta un porcentaje de avance ejecutado del 32.15% contra el 63.23% programado, evidenciando la acumulación de un retraso de cerca del 30%, el cual se viene acumulando desde antes de mayo de 2019, según los informes de interventoría consultados.

Al respecto, se recomienda a la Interventoría determinar el nuevo porcentaje de avance con respecto al plan de obras versión 7 y en caso de que evidencie que permanece un retraso similar, active los mecanismos conminatorios previstos en el contrato para velar por que el Concesionario se ajuste a lo establecido en el plan de obras.

5.4 Análisis financiero

La presente auditoría dentro de su alcance contempla validar el pago de retribución al Concesionario y los reportes de información financiera como son: mantenimiento de bienes de uso público, recaudo de peajes, rendimientos financieros y explotación comercial para el primer semestre de 2019.

5.4.1 Reporte de Información Financiera: Recaudo de peajes, mantenimiento de bienes de uso público, rendimientos financieros y explotación comercial

La Agencia Nacional de Infraestructura a través del área de Contabilidad informó a las áreas misionales, las Vicepresidencias de Gestión Contractual y Ejecutiva la eliminación de algunos formatos que servían de reporte de la información financiera de los concesionarios mediante el

memorando con radicado No. 20194000059753, para dar cumplimiento a la Circular No. 2018-409-000032-4 del 26 de octubre de 2018, por la cual se establecieron las "Políticas de operación: Hechas transacciones u operaciones a ser reportadas en el proceso contable de la Agencia Nacional de Infraestructura".

Sin embargo, la ANI ha seguido recibiendo los formatos con la información financiera de los concesionarios a través de sus interventorías, ya no con fines de registros contables sino para efectos de reportar a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno el recaudo de peajes y para el cálculo de las retribuciones y compensaciones especiales, en dónde la fórmula contempla algunas variables que contienen los formatos.

A renglón seguido, evidenciamos el envío de los formatos con la información financiera para el primer semestre de 2019.

- ✓ La interventoría Consorcio CR Concesiones, remitió los formatos con la información financiera del mes de enero de 2019 con el radicado No. 2019-409-015696-2 del 15 de febrero de 2019, así:

Informe mantenimiento bienes de uso público:

Mantenimiento rutinario:

Mantenimiento acumulado a la última fecha del reporte	\$15.659.602.371,68=
Mantenimiento ejecutado en el período reportado	<u>\$ 631.255.914,00=</u>
Mantenimiento acumulado	\$16.290.858.285,68=

Los anteriores valores están certificados por la fiduciaria Bancolombia.

Informe mensual de recaudo de peajes:

Saldo anterior	\$179.320.351.671,72=
Valor mes	<u>\$ 8.538.166.727,10=</u>
Total acumulado	\$187.858.518.398,82=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe mensual de rendimientos financieros:

El informe mensual de rendimientos financieros está conformado por los rendimientos financieros de las siguientes subcuentas: subcuenta de recaudo de peajes, subcuenta discusión UF4, subcuenta interventoría y supervisión, subcuenta supervisión viáticos contratos ANI, subcuenta soporte contractual, subcuenta MASC, subcuenta excedentes ANI, subcuenta obras menores, subcuenta autónoma de soporte y la subcuenta compensación por riesgo.

Acumulado mes anterior	\$16.932.927.117,55=
Valor mensual de rendimientos	\$ 945.760.229,81=

Valor traslado mensual \$ 103.983.217,68=

Total acumulado \$17.878.687.347,36=

Los anteriores valores están certificados por la fiducia.

Informe de ingresos por explotación comercial:

No se reportaron ingresos por explotación comercial para el mes de enero de 2019 y lo certifica la fiduciaria, es decir el valor es cero (0).

- ✓ Los formatos del mes de febrero de 2019, fueron remitidos a la ANI mediante el radicado No. 2019-409-027509-2 del 15 de marzo de 2019, con la siguiente información:

Informe mantenimiento bienes de uso público:

Mantenimiento rutinario:

Mantenimiento acumulado a la última fecha de reporte \$16.290.858.285,68=

Mantenimiento ejecutado en el período reportado \$ 693.749.050,00=

Mantenimiento acumulado \$16.984.607.335,68=

Los anteriores valores fueron certificados por la fiducia.

Informe mensual recaudo de peajes:

Saldo anterior \$187.858.518.398,82=

Valor mes \$ 6.452.245.611,20=

Total acumulado \$194.310.764.010,02=

Los anteriores valores están certificados por la fiduciaria.

Informe mensual de rendimientos financieros:

Acumulado mes anterior \$17.876.637.947,36=

Valor mensual de rendimientos \$ 684.272.776,22=

Valor traslado mensual \$ 98.682.516,60=

Total acumulado \$18.762.960.123,58=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe ingresos por explotación comercial:

No se reportaron ingresos por explotación comercial para el mes de febrero de 2019 y es certificado por la fiducia, es decir que el valor es cero (0).

- ✓ La información financiera del mes de marzo de 2019, fue remitida a la ANI a través del radicado No. 2019-409-039996-2 del 17 de abril de 2019, con el siguiente detalle:

Informe mantenimiento bienes de uso público:

Mantenimiento rutinario:

Mantenimiento acumulado a la última fecha de reporte	\$16.984.607.335,68=
Mantenimiento ejecutado en el período reportado	\$ <u>701.531.936,00=</u>
Mantenimiento acumulado	\$17.686.139.271,68=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe mensual recaudo de peajes:

Saldo anterior	\$194.310.764.010,02=
Valor mes	\$ <u>7.166.442.166,90=</u>
Total acumulado	\$201.477.206.176,92=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiduciaria.

Informe mensual de rendimientos financieros:

Acumulado mes anterior	\$18.762.960.123,58=
Valor mensual de rendimientos	\$ 1.011.892.181,24=
Valor traslado mensual	\$ <u>85.671.574,42=</u>
Total acumulado	\$19.774.852.304,82=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe por explotación comercial:

No se presentaron ingresos por explotación comercial para el mes de marzo de 2019 y coincide con la certificación de la fiducia, el valor registrado es cero (0).

- ✓ Los formatos con la información financiera del mes de abril de 2019, fue enviada a la ANI con el radicado No. 2019-409-050497-2 del 17 de mayo de 2019, desagregado de la siguiente manera:

Informe mantenimiento bienes de uso público:

Mantenimiento rutinario:

Mantenimiento acumulado a la última fecha de reporte	\$17.686.139.271,68=
Mantenimiento ejecutado en el período reportado	\$ <u>700.740.457,00=</u>
Mantenimiento acumulado	\$18.386.879.728,68=

Los valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe mensual de recaudo de peajes:

Saldo anterior \$201.477.206.176,92=

Valor mes \$ 7.817.607.455,90=

Total acumulado \$209.294.813.632,82=

Los valores anteriores fueron certificados por la fiducia.

Informe mensual de rendimientos financieros:

Acumulado mes anterior \$19.774.852.304,82=

Valor mensual de rendimientos \$ 1.024.903.651,61=

Valor traslado mensual \$ 91.933.692,60=

Total acumulado \$20.799.755.956,43=

Los valores de rendimientos financieros fueron certificados por la fiducia.

Informe ingresos por explotación comercial:

No se presentaron ingresos por explotación comercial para el mes de abril de 2019 y la información coincide con la certificación de la fiducia, el valor registrado es cero (0).

- ✓ La información financiera del mes mayo de 2019, fue remitida a la ANI con el radicado No. 2019-409-061111-2 del 14 de junio de 2019, así:

Informe mantenimiento bienes de uso público:

Mantenimiento rutinario:

Mantenimiento acumulado a la última fecha de reporte \$18.386.879.728,68=

Mantenimiento ejecutado en el período reportado \$ 701.663.848,00=

Mantenimiento acumulado \$19.088.543.576,68=

Los anteriores valores fueron certificados por la fiducia.

Informe mensual recaudo de peajes:

Saldo anterior \$209.294.813.632,82=

Valor mes \$ 7.473.790.807,80=

Total acumulado \$216.768.604.440,62=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe mensual de rendimientos financieros:

Acumulado mes anterior \$20.799.755.956,43=

Valor mensual de rendimientos \$ 1.131.416.063,95=

Valor traslado mensual \$ 102.916.919,10=

Total acumulado \$21.932.172.040,38=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe ingresos por explotación comercial:

No se presentaron ingresos por explotación comercial para el mes de mayo de 2019 y coincide con la certificación de la fiducia, el registro fue por valor de cero (0).

- ✓ La información financiera del mes de junio de 2019, fue remitida a la entidad mediante el radicado No. 2019-409-071879-2 del 15 de julio de 2019, de la siguiente manera:

Informe mantenimiento bienes de uso público:

Mantenimiento rutinario:

Mantenimiento acumulado a la última fecha de reporte	\$19.088.543.576,68=
Mantenimiento ejecutado en el período reportado	\$ 699.500.471,00=
Mantenimiento acumulado	<u>\$19.788.044.047,68=</u>

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe mensual de peajes:

Saldo anterior	\$216.768.604.440,62=
Valor mes	<u>\$ 7.650.834.444,30=</u>
Total acumulado	\$224.419.438.884,92=

Las anteriores cifras coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe mensual de rendimientos financieros:

Acumulado mes anterior	\$21.931.172.040,38=
Valor mensual de rendimientos	\$ 1.121.086.026,33=
Valor traslado mensual	<u>\$ 126.918.416,62=</u>
Total acumulado	\$23.052.258.066,71=

Los anteriores valores coinciden con la certificación de la fiducia.

Informe ingresos por explotación comercial:

No se reportaron ingresos por explotación comercial para el mes de junio de 2019 y coincide con la certificación de la fiducia, el valor registrado fue cero (0).

5.4.2 Retribución y Compensación Especial

El contrato de concesión No, 016 de 2015 establece en el numeral 3.1 de la parte general "La retribución", en dónde el Concesionario tiene derecho a la retribución con respecto a cada unidad funcional y se iniciará a partir de la suscripción de la respectiva acta de terminación de unidad

funcional. La suscripción del acta de terminación parcial de unidad funcional cuando sea aplicable, de conformidad con este contrato, dará lugar a la causación y pago de la compensación especial.

Como se mencionó previamente, actualmente el proyecto tiene ocho (8) unidades funcionales, en dónde la unidad funcional 4 y 5 tienen acta de terminación de unidad funcional y la unidad funcional 3 tiene acta de terminación parcial.

A continuación, se evidencia el cálculo de la retribución y de la compensación especial de las unidades funcionales 3, 4 y 5.

Unidad Funcional 3:

El 10 de julio de 2019, se suscribió el Acta de Cálculo de Compensación Especial, que corresponde al Acta No. 1 del mes de junio de 2019 de la unidad funcional 3.

Como se indicó previamente, mediante radicado No. 20184091148782 del 2 de noviembre de 2018, el Concesionario informó a la ANI sobre la materialización de un Evento Eximente de Responsabilidad, asociado a la imposibilidad grave y sustancial de adquirir y obtener la disponibilidad de algunos predios, situación que fue reconocida y aceptada por la entidad mediante acta con radicado ANI No. 20193110121821.

Mediante oficio radicado a la ANI No. 20184091189082 del 15 de noviembre de 2018, el Concesionario informó a la ANI sobre la materialización de un Evento Eximente de Responsabilidad derivado de los disturbios y vías de hecho adelantados por la comunidad del sector Caño Bugre, que impidieron adelantar la construcción del puente Caño Bugre y sus terraplenes de acceso, situación que fue reconocida y aceptada por la entidad mediante acta con radicado ANI No. 20193110121821.

El 28 de junio de 2019, la interventoría y la ANI, suscribieron entre las partes el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional conforme a lo contenido en la Sección 1.8, 14.1 (a) y 4.17 (a)(iv)(2), exceptuando de dicho recibo las obras a las que hace referencia el evento eximente de responsabilidad.

Para el cálculo de la compensación especial, el contrato de concesión establece en la Sección 14.1 (b), "a partir del acta de terminación parcial de unidad funcional comenzará a pagarse la compensación especial equivalente a una parte de la retribución que se hubiere causado de haberse completado totalmente la unidad funcional, la cual corresponderá al porcentaje que represente la proporción entre la inversión realizada efectivamente y la que corresponde a la totalidad de la unidad funcional, multiplicado por la fracción que corresponda, de conformidad con la siguiente tabla:

% Inversión efectivamente realizada	Fracción para establecer la Compensación Especial ¹
Del 40% al 60%	0,75
Superior a 60% e inferior a 80%	0,80
Del 80% en adelante	0,90

El porcentaje de la inversión efectivamente realizada aquí aludido será definido por el mutuo acuerdo de las partes o, de no ser posible, por el amigable componedor”.

El 30 de junio de 2019, la Interventoría certificó el porcentaje de la inversión realizada en un 94,09% del total previsto para esta unidad funcional¹⁸.

La fracción para establecer la compensación especial será el 0,90, y que el valor a compensar será el resultante de la multiplicación de la fracción por el porcentaje de la inversión realizada, tal como se muestra a continuación:

$$0,90 \times 94,09\% = 84,681\%$$

Siendo **84,681%**, el valor total de la unidad funcional 3.

El contrato de concesión No. 016 de 2015, en la Sección 3.1 (b), establece que las fuentes de pago para la retribución del concesionario o de la compensación especial son: recaudo de peajes y los ingresos por explotación comercial.

En la Sección 4.3 (b) de la parte especial del contrato de concesión, el cálculo de la retribución – compensación especial por unidad funcional para cada mes será efectuado con la siguiente formula:

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + \text{EC}_h^u - D_h$$

En dónde:

R_h^u: Retribución correspondiente a la unidad funcional u en el mes h.

Peajes_h^u: Recaudo de peajes correspondiente al mes h consignado en la subcuenta de la unidad funcional u (de la subcuenta recaudo de peaje) más los rendimientos financieros. En los meses en los que no haya recaudo de peajes el valor será cero (0). En caso de que el mes h corresponda al primer período de cálculo de la retribución, posterior al acta de terminación de la unidad funcional u, este valor corresponderá al monto acumulado del recaudo de peaje consignado en la subcuenta de la unidad funcional u (de la subcuenta recaudo de peaje) desde la fecha de inicio hasta el mes h junto con los rendimientos financieros. Lo anterior multiplicado por el índice de cumplimiento de la unidad funcional u medido para el mes h.

EC_h^u: Ingresos por explotación comercial correspondientes al mes h consignado en la subcuenta de la unidad funcional u (de la subcuenta ingresos por explotación comercial) más los rendimientos existentes. En los meses en que no haya ingresos por explotación comercial, el valor será cero (0). Lo anterior multiplicado por el índice de cumplimiento de la unidad funcional u medido para el mes h.

D_h: Cualquier descuento pendiente de efectuar para el mes h.

¹⁸ Radicado ANI No. 20194090825972 del 09 de agosto de 2019.

h: Variable contador de meses.

El contrato de concesión No. 016 de 2015 señala en la sección 4.1 de la parte especial y en las secciones 3.15, que los traslados para el pago de la compensación especial se harán de la subcuenta recaudo de peaje UF3 que para el 30 de junio de 2019 tenía un saldo de \$24.464.021.247,09= y de la subcuenta compensación por riesgo UF3, por la materialización de los riesgos, que a 30 de junio de 2019 presentaba un saldo por \$2.989.628.646,63=. Los anteriores valores fueron debidamente certificados por la fiduciaria Bancolombia.

Con lo expuesto anteriormente, se valida el cálculo de la compensación especial con la aplicación de la fórmula, de la siguiente manera:

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + \text{EC}_h^u - D_h$$

Reemplazando las variables se evidencia lo siguiente:

$$\text{Peajes (uh)} = 24.464.021.247,09 * 84,681\% = 20.716.377.832,25=$$

Explotación comercial (EC_{uh}) = cero (0), este valor se verificó en el desarrollo del informe en el numeral 5.1.1 "Reporte de la información financiera". Entonces,

$$\text{Explotación Comercial} = 0 * 84,681\% = 0$$

Descuentos (D_h) = La interventoría manifiesta que el concesionario cumplió con los niveles de servicio asociados a la unidad funcional 3 y por ende, no hay lugar a la aplicación de ninguna deducción.

$$\text{Compensación especial (Ruh)} = \text{Peajes} + \text{Explotación comercial} - \text{Descuentos}$$

$$\text{Compensación especial (Ruh)} = 20.716.377.832,25 + 0 - 0$$

$$\text{Compensación especial (Ruh)} = 20.716.377.832,25=.$$

Cálculo de la compensación por riesgos:

$$\text{Saldo subcuenta compensación por riesgos UF3} = 2.989.628.646,63=.$$

$$\text{Índice de cumplimiento} = 84,681\%$$

$$\text{Compensación por riesgos} = 2.989.628.646,63 * 84,681\% = 2.531.647.434,25=.$$

El valor total para trasladar en el Acta 1, es la suma de:

$$20.716.377.832,25 + 2.531.647.434,25 = 23.248.025.266,50=.$$

Unidad Funcional 4:

La unidad funcional 4, fue entregada por la ANI al concesionario Concesión Ruta al Mar SAS para operación y mantenimiento el 23 de agosto de 2017. De la infraestructura entregada por la ANI quedó pendiente la entrega de 5 km, los cuales serían entregados una vez la Sociedad Vías de las Américas SAS, los revierta a la ANI.

Que de conformidad con la Sección 3.9 (a) (i) de la parte especial del contrato de concesión, (...) una vez entregada la infraestructura a la que se refiere la Sección 3.8 (c) (i), el concesionario tendrá derecho a efectuar el recaudo y a recibir la retribución a la que haya lugar en los términos establecidos en la Sección 3.1 de la parte general y según lo dispuesto en la Sección 4.3 de esta parte especial”.

Con relación a la retribución de la UF4, hay una discusión entre el Concesionario y la Interventoría. Por un lado, el Concesionario manifiesta que tiene derecho a la retribución plena y que la entrega incompleta de la infraestructura asociada a la UF4, no le es imputable, por tanto, no hay lugar a modificación, reducción o adición de la retribución. Por otro lado, la Interventoría argumenta, que en tanto la infraestructura fue entregada de manera parcial, no debe retribuirse la suma que corresponda a actividades OPEX no ejecutadas específicamente en los 5 km pendientes de entrega.

Por su parte, la ANI se acoge a la posición de la Interventoría, quien certifica el cálculo de la retribución. En consecuencia, actualmente la retribución que se reconoce y se gira al patrimonio autónomo es proporcional al porcentaje de infraestructura de la UF4 que opera y mantiene el Concesionario.

Para este caso en particular de la UF4, las subcuentas desde las cuales se trasladaran los recursos para el pago de la retribución es la subcuenta de recaudo de peaje UF4 y se creó una subcuenta denominada PA Ruta al Mar Saldo Discu UF4 que depende de la subcuenta recaudo UF4, en donde se depositarán las sumas que se encuentran en discusión al momento de hacer el “cálculo valor de la retribución en discusión”, para que el concesionario acuda ante el Amigable Compondor, de conformidad con lo señalado en las Secciones 3.1 (f) y 3.2 (f).

Para el primer semestre de 2019, se han elaborado 3 actas de cálculo de retribución (actas 4, 5 y 6), del total de 6 actas que lleva la UF4.

La metodología para el cálculo de la retribución de la unidad funcional 4, es la misma que se expuso para la compensación especial de la unidad funcional 3.

- El acta No. 4 del 25 de abril de 2019, comprende los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2018, y enero, febrero y marzo de 2019.

El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF4 para esos meses fue del 100%, por tanto no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 3.170.417.837,80 * 1 = 3.170.417.837,80=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a marzo de 2019} = 3.170.417.837,80 + 0 - 0 = 3.170.417.837,80=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

Con relación al cálculo de la retribución en discusión, la interventoría realiza el siguiente análisis:

MES	DESDE	HASTA	DIAS	KM	VALOR	VNA \$ENERO 2014
Oct-18	1/10/2018	31/10/2018	31	5	\$ 10.481.858	\$ 7.554.156
Nov-18	1/11/2018	30/11/2018	30	5	\$ 10.143.733	\$ 7.268.584
Dic-18	1/12/2018	31/12/2018	31	5	\$ 10.481.858	\$ 7.467.833
Ene-19	1/01/2019	31/01/2019	31	5	\$ 10.481.858	\$ 7.425.043
Feb-19	1/02/2019	28/02/2019	28	5	\$ 9.467.484	\$ 6.668.062
Mar-19	1/03/2019	31/03/2019	31	5	\$ 10.481.858	\$ 7.340.196
TOTAL VALOR DE LA RETRIBUCIÓN EN DISCUSIÓN						\$ 43.723.875

En dónde la columna valor, corresponde a los costos de mantenimiento rutinario de los 5 kilómetros faltantes a pesos constantes de 2015, que desde octubre de 2018 a marzo de 2019 suman un valor de \$43.723.875= que al convertirlos en precios corrientes arrojan un valor de \$80.278.873,96=, valor que se transfiere a la subcuenta PA Ruta al Mar Saldo Discu UF4.

- El acta No. 5 del 18 de junio de 2019, comprende los meses de abril y mayo de 2019.

El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF4 para los meses de abril y mayo de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + \text{EC}_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 1.150.432.966,39 * 1 = 1.150.432.966,39=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a mayo de 2019} = 1.150.432.966,39 + 0 - 0 = 1.150.432.966,39=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

Con relación al cálculo de la retribución en discusión, la interventoría realiza el siguiente análisis:

MES	DESDE	HASTA	DIAS	KM	VALOR	VNA \$ENERO 2014
Abr-2019	1/04/2019	30/04/2019	30	5	\$ 10.143.733	\$ 7.062.713
May-2019	01/05/2019	31/05/2019	31	5	\$ 10.481.858	\$ 7.256.319
TOTAL VALOR DE LA RETRIBUCIÓN EN DISCUSIÓN						\$ 14.319.032

En dónde los costos de mantenimiento rutinario de los 5 km faltantes a pesos constantes de 2015 de los meses de abril y mayo de 2019 suman un valor de \$14.319.032= que al convertirlos en precios corrientes arrojan un valor de \$26.808.836,88=, valor que se transfiere a la subcuenta PA Ruta al Mar Saldo Discu UF4.

- El acta No. 6 del 5 de julio de 2019 que corresponde al mes de junio de 2019.

El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF4 para el mes de junio de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 595.077.607,62 * 1 = 595.077.607,62=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a junio de 2019} = 595.077.607,62 + 0 - 0 = 595.077.60,62=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

Con relación al cálculo de la retribución en discusión, la interventoría realiza el siguiente análisis:

MES	DESDE	HASTA	DIAS	KM	VALOR	VNA \$ENERO 2014
Jun-2019	01/06/2019	30/06/2019	30	5	\$ 10.143.733	\$ 6.982.006, ⁶⁵
TOTAL VALOR DE LA RETRIBUCIÓN EN DISCUSIÓN						\$ 6.982.006,⁶⁵

En dónde los costos de mantenimiento rutinario de los 5 km faltantes a pesos constantes de 2015 del mes de junio de 2019 tienen un valor de \$6.982.006,65= que al convertirlos en precios corrientes arrojan un valor de \$13.182.063,15=, valor que se transfiere a la subcuenta PA Ruta al Mar Saldo Discu UF4.

Unidad Funcional 5:

La unidad funcional 5, fue entregada por la ANI al Concesionario para su operación y mantenimiento el 23 de agosto de 2017.

Que de conformidad con la Sección 3.9 (a) (i) de la parte especial del contrato de concesión, (...) una vez entregada la infraestructura a la que se refiere la Sección 3.8 (c) (i), el concesionario tendrá derecho a efectuar el recaudo y a recibir la retribución a la que haya lugar en los términos establecidos en la Sección 3.1 de la parte general y según lo dispuesto en la Sección 4.3 de esta parte especial".

Para la Unidad Funcional 5, la subcuenta desde la cual se trasladan los recursos para el pago de la retribución es la subcuenta de recaudo de peaje UF5.

Para el primer semestre de 2019, se han elaborado 6 actas de cálculo de retribución (actas 8, 9, 10, 11, 12 y 13), del total de 13 actas que lleva la UF5.

La metodología de cálculo de la retribución es la misma fórmula utilizada para las UF3 y UF4.

- El acta No. 8 del 11 de febrero de 2019 que corresponde a la retribución del mes de enero de 2018.

El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF5 para el mes de enero de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 672.838.076,34 * 1 = 672.838.076,34=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a enero de 2019} = 672.838.076,34 + 0 - 0 = 672.838.076,34=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

- El acta No. 9 del 2 de abril de 2019 corresponde a la retribución del mes de febrero de 2019.

El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF5 para el mes de febrero de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 756.169.116,29 * 1 = 756.169.116,29=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a febrero de 2019} = 756.169.116,29 + 0 - 0 = 756.169.116,29=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

- El acta No. 10 del 15 de abril de 2019 corresponde a la retribución del mes de marzo de 2019.

El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF5 para el mes de marzo de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 572.911.700,52 * 1 = 572.911.700,52=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a marzo de 2019} = 572.911.700,52 + 0 - 0 = 572.911.700,52=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

- El acta No. 11 del 11 de mayo de 2019 corresponde a la retribución del mes de abril de 2019. El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF5 para el mes de abril de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 635.803.535,31 * 1 = 635.803.535,31=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a abril de 2019} = 635.803.535,31 + 0 - 0 = 635.803.535,31=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

- El acta No. 12 del 11 de junio de 2019 corresponde a la retribución del mes de mayo de 2019. El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF5 para el mes de mayo de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 692.200.831,40 * 1 = 692.200.831,40=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a mayo de 2019} = 692.200.831,40 + 0 - 0 = 692.200.831,40=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

- El acta No. 13 del 8 de julio de 2019 corresponde a la retribución del mes de junio de 2019. El índice de cumplimiento certificado por la interventoría previa validación de los niveles de servicio de la UF5 para el mes de junio de 2019 fue del 100%; por lo tanto, no se presentaron deducciones.

$$R_h^u = \text{Peajes}_h^u + EC_h^u - D_h$$

Aplicando la formula tenemos lo siguiente:

$$\text{Peajes } u_h = 662.728.352,30 * 1 = 662.728.352,30=.$$

$$\text{Explotación comercial } u_h = 0 * 1 = 0$$

$$\text{Retribución a junio de 2019} = 662.728.352,30 + 0 - 0 = 662.728.352,30=.$$

Los valores de peajes y de explotación comercial se encuentran certificados por la fiduciaria.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría del proyecto, Consorcio CR Concesiones.

En las visitas de auditoría, realizadas los días 12, 13, 14 y 15 de agosto de 2019, a las oficinas de Interventoría (revisión documental en Montería y Bogotá) y al proyecto, el equipo de la Interventoría dio a conocer la situación actual de la ejecución del contrato de concesión y demostró los controles que aplica en cada uno de los componentes de su competencia.

A partir de esto, se desarrolló la calificación de la MED cuya metodología y resultado pormenorizado se presenta en el anexo 4. A continuación se presentan los resultados agregados por área y se analizan los aspectos que se destacaron en la revisión de auditoría.

Tabla 9. Resultados agregados de calificación MED aplicada en agosto de 2019.



Nombre proyecto concesión	IP Antioquia - Bolívar
Nombre interventoría proyecto	Consorcio CR Concesiones
No. contrato interventoría	514 de 2015
Fecha de evaluación	Agosto de 2019

		Calificación desempeño de interventoría CARRETERO		
Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	11	11	100%
02	Gestión Técnica	23	23	100%
03	Gestión Financiera	20	20	100%
04	Gestión Jurídica	12	12	100%
05	Gestión de Aforo y recaudo	16	14	88%
06	Gestión Ambiental	10	10	100%
07	Gestión Social	13	13	100%
08	Gestión Predial	11	11	100%

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión documental con la Interventoría.

A nivel general, se observó un cumplimiento contractual en la mayoría de las obligaciones evaluadas (114 de 116 criterios contractuales evaluados, ver columna 4 de la Tabla 9), situación que es similar a lo encontrado en la auditoría anterior a esta Interventoría en julio de 2017¹⁹, según se presenta en la Tabla 10.

¹⁹ Radicado ANI No. 20171020094263 del 05 de julio de 2019.

Tabla 10. Cumplimiento contractual histórico de la Interventoría con base en las auditorías de la Oficina de Control Interno.

		Comparación histórica de calificaciones	
Id	Componente	jul-17	jun-16
01	Gestión Administrativa	93%	100%
02	Gestión Técnica	94%	100%
03	Gestión Financiera	100%	100%
04	Gestión Jurídica	95%	100%
05	Gestión de Aforo y recaudo	92%	88%
06	Gestión Ambiental	0%	100%
07	Gestión Social	0%	100%
08	Gestión Predial	93%	100%
Calificación		70,01	71,77

Fuente: Elaboración propia a partir de informes de auditoría adelantados por la Oficina de Control Interno.

En la auditoría anterior, se evidenciaron dificultades asociadas con el control de invasiones, equipos de laboratorio y estado del pavimento. Al respecto, en esta auditoría se evidenció que continúa siendo necesario continuar insistiendo al Concesionario sobre el mal estado del pavimento en las UF 5.1, 6.2 y 6.3, toda vez que este puede incidir negativamente en la reducción de siniestralidad por la que el Concesionario debe propender de acuerdo con los principios de operación consignados en el apéndice técnico 2 del contrato de Concesión.

Aunado a esto, se mantiene la recomendación de hacer seguimiento a la implementación por parte de Concesionario de medidas correctivas en materia de seguridad vial para dar solución a los factores de riesgo identificados en las auditorías adelantadas por la Interventoría y en los diagnósticos que debe hacer el Concesionario.

Respecto al porcentaje de cumplimiento del 88% para el componente de aforo y recaudo, se evidenciaron dificultades en la comparación de los conteos de la Interventoría con los reportados por el Concesionario, además, no se evidenciaron conteos en los peajes San Carlos y Purgatorio. Al respecto, se incluyen las no conformidades correspondientes en el capítulo 9 de este informe.

A partir de la presente auditoría también se evidenciaron los siguientes aspectos que contribuyen al control y seguimiento que realiza la Interventoría y generan valor agregado a su gestión:

1. La Interventoría implementa recursos físicos y humanos adicionales a los mínimos contractuales dependiendo de la situación del proyecto, a partir de los cuales incrementa su capacidad de vigilancia y control de la gestión del Concesionario. Esto se evidenció para caso como vehículos de Interventoría, personal adicional en campo y profesionales contratados para atender requerimientos particulares, como, por ejemplo, la revisión de carpetas prediales.

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento a la función de la Supervisión, se analizaron diferentes pronunciamientos de la Entidad, dentro de los cuales se destacan: el reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad, la valoración de la suficiencia de los mecanismos de compensación por riesgo previstos contractualmente y la función de enlace con diferentes entidades del Estado como autoridades ambientales, alcaldías, Aeronáutica Civil, Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo y el Desastre, entre otros.

Las revisiones de las funciones de la Supervisión se realizaron con base en los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *"Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)"*, en el Decreto 1745 de 2013 *"Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura"*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *"Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción"*.

Como producto de estas revisiones, se encontraron dificultades en la gestión de la Supervisión, asociadas con la completitud del equipo de apoyo a la Supervisión y el cumplimiento de los plazos contractuales de pronunciamiento en los procesos de verificación de unidades funcionales y reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad. Estas dificultades, dieron lugar a las no conformidades que se presentan en la sección 9.2 de este documento.

Adicionalmente, se evidenciaron debilidades en el control del aforo vehicular por parte de la Interventoría que dieron lugar a no conformidades, por lo que se recomienda a la supervisión hacer seguimiento a su plan de mejoramiento, validando la forma en la que se espera que se controle el aforo y recaudo del proyecto.

Por otra parte, dentro de la gestión que genera valor agregado se resalta:

1. Se evidenció un control oportuno, completo y soportado por la vigilancia y análisis de la Interventoría sobre la suficiencia de los mecanismos de compensación por riesgos, realizando estimaciones para identificar posibles escenarios de insuficiencia de recursos y tomando medidas preventivas para mitigar los efectos negativos sobre el desarrollo del contrato de concesión. Esto se evidenció a partir del seguimiento mensual de los desembolsos por concepto de compensación por riesgos y la proyección de estos gastos en el horizonte del proyecto, lo que llevó a estudiar medidas como la disminución del ancho de las fajas de retiro para disminuir la necesidad de adquisición predial.

Asimismo, se identificaron recomendaciones, las cuales se deben considerar con el fin de fortalecer el seguimiento y control por parte de Supervisión. Estas se presentan en la sección 9.3.2.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.4 de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del Estado, así como de la Superintendencia de Transporte, y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos (PMP), los cuales se generaron a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto.

8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

No se tienen hallazgos señalados por la CGR²⁰.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

No se tienen no conformidades abiertas resultantes de auditorías anteriores adelantadas por la Oficina de Control Interno²¹.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte

Se consultó ORFEO²²; página Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los entes de control y de la Superintendencia de Transporte, en el periodo definido para la presente auditoría.

Se evidenció que entre julio de 2018 y julio de 2019 se recibieron 10 comunicaciones relacionadas específicamente con el proyecto y 24 comunicaciones relacionadas con proyectos viales de la ANI, en general. De estas, 20 provinieron de la Contraloría General de la República (CGR), 12 de la Superintendencia de Transporte y 2 de la Procuraduría General de la Nación. No se recibieron comunicaciones de la Defensoría del Pueblo.

De las comunicaciones recibidas, se puede destacar lo siguiente:

- La CGR hace seguimiento a la contestación de un derecho de petición interpuesto por la Secretaría de Planeación de Lorica, en el cual solicita información sobre los permisos para la ejecución de la variante de Lorica y manifiesta su preocupación sobre la afectación del POT del Municipio. Al respecto la ANI respondió informando que la variante es una obra que no

²⁰ Plan de mejoramiento institucional, recuperado de <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>.

²¹ Plan de mejoramiento por procesos, recuperado de <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>.

²² Sistema de gestión documental Interno – ANI.

está aún en ejecución y explicó el avance del trámite de licenciamiento ante la autoridad ambiental y que la intervención no contempla el paso por el área urbana de Loricá.

- La PGN hace seguimiento a un derecho de petición interpuesto por un ciudadano en el que se alerta sobre la interferencia del proyecto con el aeropuerto de Tolú. Al respecto, la ANI respondió informando la gestión que realizó para garantizar que no se afectara el área de expansión del aeropuerto. A la fecha, ya se formalizó el otrosí No. 14 al contrato de concesión No. 016 de 2015, mediante el cual se modifica el trazado del proyecto con el fin de articularlo con el desarrollo futuro del mencionado aeropuerto, entre otros acuerdos.
- La Superintendencia de Transporte realizó visita al proyecto en junio de 2018, concluyó dejando observaciones sobre el estado de pavimento y las condiciones de señalización y recomendando tomar acciones para garantizar la seguridad y calidad de la infraestructura; alertando sobre la posible pérdida de banca en el sector Puerto Rey – Arboletes y solicitando un plan de acción al Concesionario; alertando sobre la necesidad de continuar trabajando en la reducción de siniestralidad en el proyecto; solicitó un informe detallado sobre la accesibilidad del proyecto para los usuarios en condición de discapacidad, entre otros.
- La Superintendencia de Transporte realizó inspección nocturna llevada en noviembre de 2018, dejando observaciones para ser atendidas por el Concesionario en el corto y mediano plazo.

El detalle de estas solicitudes se presenta en el anexo No. 2.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno, en las oficinas de la Interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo reunión de cierre de la auditoría el 15 de agosto de 2019 con la Interventoría; asimismo se transmitieron las conclusiones parciales a la Supervisión y a la Interventoría mediante correos electrónicos del 21, 23 y 27 de agosto de 2019, recibiendo respuesta por parte de los auditados en correos del 26 y 29 de agosto de 2019. Lo anterior dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución No. 1185 de 2017, por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI.

Asimismo, en esta sección se presentan las no conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría. Se debe tener en cuenta que las no conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna de la Supervisión y de la Interventoría.

9.1 Conclusiones

Una vez evaluada la gestión de la Supervisión e Interventoría en torno a los temas más relevantes para el desarrollo del proyecto, se encontró lo siguiente:

1. Se evidenció la acumulación de un retraso del 11% en la ejecución del plan de obras entre mayo y julio de 2019. Este plan, fue reformulado por el Concesionario con ocasión de los acuerdos consignados en el Otrosí No. 14 al contrato de Concesión. Al respecto, no se evidenció que en el periodo señalado se activaran los mecanismos conminatorios contractuales para exigir al Concesionario cumplir con el avance programado en el plan de obras, por lo que es necesario que la Interventoría calcule el avance del plan de obras ajustado y tome las acciones respectivas en caso de identificar que persisten los retrasos en la ejecución de dicho plan.
2. Con respecto a la instalación de pasos urbanos subterráneos, se evidenció la interlocución de la ANI con las autoridades locales con el fin de aclarar el alcance de las intervenciones y solicitar una decisión sobre permitir o no su instalación. Al respecto, se tiene pendiente el pronunciamiento de la Entidad frente a si se reconoce o no un evento eximente de responsabilidad al Concesionario por las demoras en la ejecución de estas intervenciones, como consecuencia de la negativa de las autoridades locales a permitir su instalación.

Frente a esto, se debe tener en cuenta que este pronunciamiento ya está por fuera del término contractual (parte general, sección 14.2, literal d) y que las demoras en el pronunciamiento de la Entidad demoran la activación de los mecanismos conminatorios en caso de no reconocer el EER o la exigencia de reformulación y cumplimiento del plan de obras, en caso de reconocer el EER.
3. Se evidenciaron dificultades para seguir el procedimiento contractual para la verificación de la unidad funcional 1, en tanto no se han recibido las intervenciones puestas a disposición por el Concesionario, ni se están aprovechando los mecanismos conminatorios contractuales hasta que el Concesionario corrija o ajuste las intervenciones a satisfacción del interventor.
4. Se evidenciaron dificultades en los controles de Interventoría sobre el aforo vehicular en los peajes concesionados. Es importante mejorarlos, pues estos controles están diseñados como verificaciones del Interventor a la operación del Concesionario en los peajes, a partir de las cuales se certifica el tráfico y recaudo del proyecto.
5. Se evidencian altas tasas de siniestralidad en el proyecto sin una tendencia a la disminución de estas. Esto implica la necesidad de un esfuerzo adicional por parte de la Supervisión e Interventoría para hacer seguimiento a las acciones implementadas por el Concesionario para reducir dicho indicador. Lo anterior, se puede lograr a partir de las conclusiones de las auditorías de seguridad vial realizadas por el Interventor y de las acciones propuestas como resultado de los estudios de tramos de concentración de accidentes (i.e. siniestros) realizados por el Concesionario.
6. Se evidenció gestión oportuna por parte de la Supervisión en cuanto al enlace con las diferentes entidades del Estado (e.g. autoridades ambientales, autoridades territoriales, Aeronáutica Civil, Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo y el Desastre). No obstante, existe un riesgo para el proyecto asociado con la afectación de la vía por la erosión costera en el tramo Puerto Rey – Montería, frente a lo cual, aunque se evidenció la gestión de la

Supervisión para coordinar una solución con las autoridades competentes, se alerta el riesgo de que se materialice una afectación de la vía antes de que se logre concretar esta solución, generando una posible afectación al equilibrio financiero del contrato por costos no previstos de intervención de una vía que en el alcance contractual contempla únicamente actividades de operación y mantenimiento.

7. Se evidenció una gestión oportuna por parte de la Supervisión en conjunto con la Interventoría para anticipar posibles escenarios de afectación de los mecanismos contractuales de compensación por riesgo, lo cual ha permitido generar alertas tempranas y evaluar medidas para prevenir la insuficiencia de dichos mecanismos.

9.2 No Conformidades

Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar situaciones de incumplimiento contractual. En este sentido, se tiene un plazo de 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 csanchez@ani.gov.co, para su revisión y formalización. A continuación, se presentan las no conformidades de acuerdo con el responsable de cada proceso.

9.2.1 Para el Grupo Interno de Trabajo de Asesoría a la Gestión Contractual (Vicepresidencia Jurídica)

1. No se evidenció que el proyecto "IP Antioquia – Bolívar" contara con un profesional de apoyo jurídico entre febrero y mayo de 2019. Lo anterior, es contrario a una de las disposiciones del Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI, consignada en la sección 2.2, según se cita a continuación:

(...) el control y seguimiento de cada proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, contará con un equipo de apoyo a la coordinación y seguimiento integrado como mínimo, así:

ROL O CARGO	VICEPRESIDENCIA
(...)	
Jurídico Contractual (Gerente y profesional)	Vicepresidencia Jurídica

9.2.2 Para la Supervisión y equipo de apoyo

1. En cuanto al reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad, no se evidenció que la ANI manifestara si acepta o no la ocurrencia de los eventos eximentes notificados por el Concesionario dentro de los 15 días siguientes a la notificación; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.3(c)(ii), según se cita a continuación:

"Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.3(c)(ii) 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, como respuesta a la socialización previa de la no conformidad, la Supervisión explicó las razones de las demoras en el trámite de reconocimiento del EER, sin evidenciar el cumplimiento de las disposiciones contractuales citadas.

2. No se evidenció un pronunciamiento oportuno de la ANI en el proceso de verificación de la unidad funcional 1 del proyecto, lo cual es contrario a las disposiciones del contrato de concesión No. 016 de 2015, consignadas en la sección 4.17(a)(ii) y 4.17(a)(v) de la parte general, según se cita a continuación:

“Una vez puestas a disposición las Intervenciones, el Interventor y la ANI tendrán un plazo máximo de sesenta (60) Días para verificar la terminación de la Unidad Funcional y, de ser el caso, para formular las solicitudes de corrección o complementación si no se cumple con las Especificaciones Técnicas o con cualquier otra estipulación del Contrato o sus Apéndices (...)” (subrayado fuera del texto).

“A más tardar al vencimiento del Plazo de Cura, el Concesionario pondrá a disposición de la ANI y el Interventor las Intervenciones (junto con la Memoria Técnica), para una segunda revisión, para lo cual el Interventor y la ANI contarán con quince (15) Días Hábiles para verificar que las Intervenciones cumplan con los ajustes solicitados en la primera revisión. En esta revisión, la ANI y el Interventor solamente podrán tratar los asuntos puntuales objeto de corrección y no se podrán solicitar correcciones adicionales o diferentes respecto de asuntos no tratados en la revisión inicial, sin perjuicio de lo previsto en la Sección (d)4.17(d) de esta Parte General” (subrayado fuera del texto).

9.2.3 Para la Interventoría

1. No se evidenció que la Interventoría instale equipos de video en el peaje Purgatorio; sin embargo, esta es su obligación contractual, consignada en el Anexo 4 del contrato de Interventoría, sección 5.3.3 (e):

“Instalar equipos de video nuevos e independientes de los del concesionario de última generación que permitan visualizar claramente la categoría de cada vehículo, fecha y hora las cuales deberán estar sincronizadas con las de los equipos del Concesionario, para la grabación de las 24 horas del día en cada uno de los carriles de cada una de las estaciones o casetas de peaje, con el fin de verificar los datos de tráfico obtenidos por el Concesionario, la composición del tráfico y que los mismos coincidan con la realidad, este sistema deberá estar disponible para accederlo en tiempo real y sin retardos en la señal en las oficinas de la Interventoría y de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. En caso de ser necesario el traslado de equipos servidores al datacenter de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, estos deberán ser en formato BLADE.

Este sistema deberá estar en funcionamiento a más tardar a los 60 días después de la fecha de la firma del acta de inicio del Contrato de Interventoría. El interventor deberá tener en sus archivos estos registros filmicos desde el inicio de su contrato, los cuales deberán estar disponibles cuando la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA o las autoridades los solicite”.

Adicionalmente, esta situación perjudica otros controles de interventoría frente al tráfico y recaudo reportados por el Concesionario. Dentro de estos controles, incluidos en el Anexo 4 del contrato de Interventoría, sección 5.3.3 (e), se destacan los citados a continuación:

“Realizar conteos de vehículos independientes en cada una de las estaciones de peaje, durante un mínimo de siete (7) días consecutivos al mes durante 24 horas para establecer un parámetro de control al TPD reportado por el concesionario.”

“Certificar los tráficos vehiculares en cada caseta de peaje y para cada una de las categorías de vehículo para comprobar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario y los demás efectos previstos en este Contrato.”

“Verificar el conteo de vehículos de tarifas especiales de que trata la Resolución 3191 de 2006 y 1256 de 2009, del Ministerio de Transporte.”

2. Una vez revisado el informe de aforo vehicular y los archivos de aforo reportados por la Interventoría, no se evidenció que la Interventoría reporte el conteo vehicular en la estación de peaje San Carlos para el mes de junio de 2019; sin embargo, esta es su obligación contractual, consignada en el Anexo 4 del contrato de Interventoría, sección 5.3.3 (e), según se cita a continuación:

“Realizar conteos de vehículos independientes en cada una de las estaciones de peaje, durante un mínimo de siete (7) días consecutivos al mes durante 24 horas para establecer un parámetro de control al TPD reportado por el concesionario”.

3. Una vez revisado el informe de aforo vehicular de junio de 2019, se evidenciaron las siguientes situaciones:
 - a. Luego de evidenciar diferencias por día entre el conteo vehicular del Concesionario y el conteo durante 7 días de la semana que realiza la Interventoría, se suman las diferencias positivas (vehículos que registró el Concesionario, pero no fueron registrados por la Interventoría) con las diferencias negativas (vehículos que no registró el Concesionario, pero sí fueron registrados por la Interventoría), compensando las diferencias de conteo, sin requerir determinar si hubo faltantes o sobrantes de recaudo ni requerir explicaciones al Concesionario.
 - b. Una vez se cuenta con el resultado de diferencias vehiculares consolidado para los 7 días de la semana en los que la Interventoría realiza conteo, se presumen y reportan las causas de dichas diferencias, sin verificar los casos puntuales que les dieron origen, sin determinar si hubo faltantes o sobrantes de recaudo, ni requerir

explicaciones al Concesionario. En particular, esto se evidenció para los vehículos de categorías 3 y 4 en el peaje La Apartada y categorías 2 y 4 en el peaje Caimanera.

Las anteriores, constituyen situaciones contrarias al control que debe ejercer la Interventoría de acuerdo con sus obligaciones contractuales, consignadas en el Anexo 4 del contrato de Interventoría, sección 5.3.3 (e), según se cita a continuación:

“Verificar los conteos de vehículos que realice el Concesionario con el fin de comprobar que la información suministrada sea correcta y requerir al Concesionario para que cumpla esta obligación.”

“Certificar los tráficos vehiculares en cada caseta de peaje y para cada una de las categorías de vehículo para comprobar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario y los demás efectos previstos en este Contrato” (subrayado fuera del texto).

“Verificación del correcto funcionamiento de los equipos de conteo, clasificación de vehículos y de registro de recaudo de peaje” (subrayado fuera del texto).

“Advertir cualquier incumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario con respecto al control de aforo, comunicarle esta circunstancia a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y adoptar los procedimientos previstos en este Contrato, según el caso.”

Estos controles, son especialmente relevantes si se tiene en cuenta que están previstos para verificar obligaciones del Concesionario relacionadas con el recaudo en los peajes, dentro de las cuales se destacan las siguientes:

Parte general del contrato de concesión, sección 3.4 (d):

“En el caso en que el Concesionario cobre una tarifa superior a la autorizada en este Contrato, que corresponde a la prevista en la Resolución de Peaje, además de las Multas que de acuerdo con la Parte Especial se causen, el Concesionario deberá consignar el valor cobrado en exceso, en la Subcuenta Excedentes ANI.”

Parte general del contrato de concesión, sección 3.15 (h)(ii)(7 y 8):

“En el caso en que la suma consignada por el Concesionario a la Subcuenta Recaudo Peaje fuere inferior a la que corresponda de acuerdo con lo previsto en este Contrato, el Concesionario pagará intereses moratorios –que se consignarán en la Subcuenta Excedentes ANI– desde la fecha en la que realizó la consignación y hasta el pago de la diferencia, intereses que se calcularán conforme a lo previsto en la Sección 3.7(a) de esta Parte General.”

“En el caso en que la suma consignada por el Concesionario a la Subcuenta Recaudo Peaje fuere superior a la que corresponda de acuerdo con lo previsto en este Contrato, la ANI ordenará el traslado de la diferencia, sin intereses, a la Cuenta Proyecto dentro de los cinco (5) Días siguientes a la verificación de esta situación.”

Al respecto, en el proceso de socialización de esta no conformidad, se evidenció que la Interventoría viene evaluando internamente con su proveedor de equipos de conteo, alternativas para mejorar el aforo que la concesión requiere, por lo que a partir de esta no conformidad, se hará seguimiento al proceso de mejora hasta que se evidencie que se han superado las dificultades señaladas.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría y de la Supervisión, todas formuladas con el propósito de asegurar el éxito del proyecto. Como se mencionó previamente, las recomendaciones son optativas para mejora interna de los controles que se ejercen desde la Interventoría y desde la Supervisión:

9.3.1 Para la Interventoría

1. Frente a la obligación del Concesionario asociada con “establecer un procedimiento para el control de transporte de cargas extradimensionadas y/o extrapesadas y/o peligrosas, que cumpla con los requisitos y exigencias establecidos en la normativa aplicable”, se evidenció que la Interventoría verifica la presentación de los protocolos formulados por el Concesionario para cumplir con esta obligación; sin embargo, se recomienda hacer seguimiento también a su implementación y ejecución durante la operación del proyecto, e informar a la ANI sobre el cumplimiento de esta obligación por parte del Concesionario. Para esto, se recomienda solicitar a la ANI o al Concesionario la información sobre los vehículos autorizados para transitar con estas características.
2. Relacionar en el informe mensual de Interventoría los recursos empleados en el periodo, comparando contra los mínimos requeridos en la sección 6.1 del Anexo 4 del contrato de Interventoría, con el fin de demostrar el cumplimiento de su obligación contractual consignada en el contrato de Interventoría, cláusula 4.2 (iii)(j), que se cita a continuación:

“Así mismo, los informes mensuales deberán contener como mínimo y sin limitarse, lo siguiente: (...) Una relación descriptiva de los recursos físicos empleados durante el período mensual respectivo, considerando los recursos ofrecidos en la Propuesta y la justificación sobre cualquier variación significativa en la utilización de los recursos físicos frente a meses previos.”

Lo anterior, teniendo en cuenta que en la auditoría se evidenció la disponibilidad y uso de equipos de cómputo y de topografía, sin que estos fueran reportados como parte del informe mensual de Interventoría.

3. Teniendo en cuenta la obligación del Concesionario asociada a presentar mensualmente al Interventor los registros diarios del transporte de cargas especiales (sección 3.3.6 del Apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 016 de 2015) y la obligación de la Interventoría asociada con “Verificar los procedimientos del Concesionario con respecto al control de transporte de cargas extradimensionadas y/o extrapesadas y/o peligrosas, de acuerdo con las condiciones que apliquen a cada Contrato de Concesión”, se recomienda a la

Interventoría que verifique la aplicación de estos procedimientos por parte del Concesionario y reporte periódicamente a la ANI los resultados de esta verificación.

4. Mejorar el control de tiempos de actualización de las pólizas contractuales por parte del Concesionario, pues se evidenció que para la actualización derivada de las modificaciones del otrosí 14 al contrato de concesión No. 016 de 2015, se tenía un plazo de 15 días hábiles a partir de la formalización del otrosí (según su cláusula décima primera), el 19 de junio de 2019; sin embargo, según oficio con radicado ANI No. 20193110257521 el Concesionario presentó la actualización a la ANI el 2 de agosto de 2019, superando el término contractual, en 20 días.

Lo anterior en el marco del cumplimiento de la obligación de la Interventoría consignada en el Anexo 4 del contrato de Interventoría, asociada con *"Vigilar el cumplimiento de los plazos de las diferentes actividades a cargo del Concesionario, así como las vigencias, características y el valor de las garantías y pólizas de seguros otorgadas por éste, a fin de que se sujeten a lo pactado en el Contrato de Concesión"*.

5. Teniendo en cuenta la función del interventor descrita como *"Ejercerá control y solicitará a la fiduciaria que se certifique, examine, verifique y controlen los beneficiarios reales garantizando que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo)"*, en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI, se recomienda demostrar a la ANI el cumplimiento de esta función y concluir al respecto, pues en desarrollo de la auditoría el Interventor informó que se lleva el control a partir de los informes de fiducia, pero no deja registro de dicha revisión. Una opción es incluirla como parte del reporte mensual de Interventoría.

9.3.2 Para la Supervisión y equipo de apoyo

1. Dado un retraso de cerca de 20 días en la presentación por parte del Concesionario de las pólizas contractuales actuadas según los acuerdos de otrosí No. 14 del contrato de concesión, se recomienda mejorar los controles de Supervisión.
2. Mejorar el control de tiempos de actualización de las pólizas contractuales por parte del Concesionario, pues se evidenció que para la actualización derivada de las modificaciones del otrosí 14 al contrato de concesión No. 016 de 2015, se tenía un plazo de 15 días hábiles a partir de la formalización del otrosí (según su cláusula décima primera), el 19 de junio de 2019; sin embargo, según oficio con radicado ANI No. 20193110257521 el Concesionario presentó la actualización a la ANI el 2 de agosto de 2019, superando el término contractual, en 20 días.

Lo anterior, en el marco de la función de la Supervisión consignada en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), sección 2.2.2(j), relacionada con *"Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contrato que se suscriban para la ejecución del proyecto, así como al vencimiento de las mismas, sin perjuicio de la responsabilidad del interventor del contrato de concesión y del interventor o supervisor de los demás contratos"*

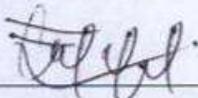
que se suscriban entre ellos el de interventoría, frente a la verificación de fondo en relación con la suficiencia, vigencia y actualización oportuna de las garantías”.

3. Teniendo en cuenta el reconocimiento de 6 eventos eximentes de responsabilidad al Concesionario entre marzo de 2018 y marzo de 2019, se reportan retrasos en la ejecución del plan de obras desde agosto de 2018, frente a lo cual se debe determinar si estos persisten luego de la reformulación del plan de obras (como producto de los acuerdos formalizados con el otrosí No. 14 de abril de 2019) y en caso de que persistan, exigir al Concesionario el cumplimiento del avance estipulado en dicho plan.
4. Compartir con la Interventoría el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI (actualizado en diciembre de 2018), con el fin de dar a conocer las políticas de la Entidad frente a los controles que se espera que aplique la Interventoría.
5. Con el fin de facilitar el acceso a la información y fomentar el control por parte de la ciudadanía, se recomienda solicitar a la Interventoría *“Revisar que se publique en el SECOP la información sobre la ejecución de contratos, las aprobaciones, autorizaciones, requerimientos o informes del supervisor o del interventor, que prueben la ejecución del contrato, de acuerdo con el artículo 2.1.1.2.1.8. del Decreto 1081 de 2015”*, en el marco del cumplimiento de lo dispuesto en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, numeral 4.4, numeral romano iii.

Revisó:

Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Auditó:



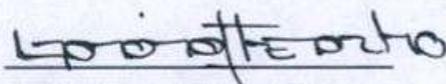
Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

Auditó:



Luz Jeni Fung Muñoz
Auditora Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe Oficina de Control Interno



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-
privada, de iniciativa privada, Antioquia - Bolívar



GOBIERNO
DE COLOMBIA

ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Verificación de antecedentes.
- Anexo 3: Plan y agenda de la auditoría.
- Anexo 4: Calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.
- Anexo 5: Bibliografía.



Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados del proyecto de concesión, se analizó el estado actual de la fase de construcción, así como la operación y mantenimiento del proyecto, dentro de la etapa preoperativa, así como la gestión de la Supervisión e Interventoría para vigilar el cumplimiento de las obligaciones por parte del Concesionario. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero: administrativo, técnico, jurídico, financiero, aforos y recaudo, ambiental, social y predial.

Se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio CR Concesiones, en virtud del contrato 514 de 2015 y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- [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 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.
- Decreto 648 de 2017, por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, www.ani.gov.co en el enlace "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos". Respecto del Decreto 648 de 2017, se puede consultar en la página web de el Departamento Administrativo de la Función Pública (<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>).

Anexo 2: Verificación de antecedentes (entes de control y Superintendencia de Transporte).

#	FECHA ENTRADA	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
1	19/09/2018	20184090965692	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AG8-1-009 1/2 SOLICITUD DE INFORMACION – PARA EL TEMA DE LA GESTIÓN PREDIAL	20186020321181
2	3/10/2018	20184091022612	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	INICIACIÓN AUDITORÍA DE DESEMPEÑO ANI- CONCESIONES DE CUARTA GENERACIÓN - (4G)	N/A
3	10/10/2018	20184091053772	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SEGURIDAD VIAL RADICADOS 2018ER0052563, 0052567, 0052572, 0052576, 0052577, 0054865, 0054870, 0054934, 0054947, 0055757, Y 0055758 SOLICITUDES 2018-138122-82111-IS, 138123, 138125, 138126, 138137, 138538, 138539, 138540, 139541, 138627 Y 138642	20183050386941
4	24/10/2018	20184091107052	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AD4G-01 AUDITORIA DE DESEMPEÑO CONCESIONES 4G	20186010369821
5	31/10/2018	20184091140062	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AD4G-02 ALCANCE RADICADOS MINISTERIO DE TRANSPORTE 20183210672272 Y AÑO 2018-409-110705-2 DEL 24-210-2018 AUDITORIA DESEMPEÑO CONCESIONES 4G	20186010369051
6	14/11/2018	20184091187212	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	ANI PREDIOS 024-2018 2018EE0138898 COMUNICACIÓN OBSERVACIONES - SEIS (6) - AUDITORIA DE CUMPLIMIENTO GESTIÓN PREDIAL VARIOS PROYECTOS	20186040386131
7	16/11/2018	20184091195332	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SOLICITUD INFORMACIÓN PROCESOS DE MECANISMOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS - MASC 2013-2018 - CONCESIONES 4G	20187010391171

#	FECHA ENTRADA	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
8	1/02/2019	20194090103312	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SOLICITUD DE INFORMACIÓN SOBRE LOS PROYECTOS APP (ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS) DE CONFORMIDAD CON LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA PLAN DE VIGILANCIA Y CONTROL FISCAL 2019	20196030032761
9	6/03/2019	20194090228252	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	PRESENTACIÓN LÍDER AUDITORIA DE DESEMPEÑO A CONCESIONES 4G	N/A
10	15/03/2019	20194090270982	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SOLICITUD DE INFORMACIÓN DERECHO DE PETICIÓN 2019-153688-80234-IO	20193110088651
11	26/03/2019	20194090307862	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	REITERACIÓN SOLICITUD INFORMACIÓN DERECHO DE PETICIÓN 2019-153688-80234-IO	20193110097171
12	1/04/2019	20194090328552	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	REITERACIÓN SOLICITUD DE INFORMACIÓN DERECHO DE PETICIÓN 2019-153688-80234-IO	20193110103301
13	5/04/2019	20194090350112	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SOLICITUD INFORMACIÓN SOBRE CONCESIONARIOS E INTERVENTORES DE LAS CONCESIONES 4G	20196010110691
14	9/04/2019	20194090361192	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G	20196010131361
15	7/05/2019	20194090460512	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	RESPUESTA SOLICITUD PRORROGA OFICIO AD4G-03 - AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G, RADICADO 2019-601-013136-1 DEL 30 DE ABRIL DE 2019	N/A

#	FECHA ENTRADA	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
16	8/05/2019	20194090464512	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	RESPUESTA SOLICITUD PRÓRROGA OFICIO AD4G-03-AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G RADICADO 2019-601-0131361 DEL 30A ABRIL 2019	N/A
17	9/05/2019	20194090468542	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	TRASLADO DEL DERECHO DE PETICIÓN CÓDIGO 2019-156506-82111-CIUDADANO FERNANDO HERRERA	20193000152791
18	16/05/2019	20194090498072	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	GUIA NO. YG227767043CO 85113 2019EE0056368 SOLICITUD INFORMACIÓN CONCESIONES 4G	20191010156241
19	13/06/2019	20194090602592	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SOLICITUD INFORMACIÓN AUDITORIA DE DESEMPEÑO CONCESIONES 4G	20192000187951
20	18/06/2019	20194090623552	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AD4G-28 RESPUESTA SOLICITUD PRÓRROGA OFICIO AD4G-27 AUDITORIA DE DESEMPEÑO CONCESIONES 4G-RADICADO 2019-200-018795-1	N/A
21	10/05/2019	20194090473672	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	RADICADO NO. E-2019-152258 SE RECIBIÓ COMUNICACIÓN SUSCRITA POR EL SEÑOR EMIRO JOSÉ ARRAZOLA, RELACIONADA CON LA SITUACIÓN QUE SE PRESENTA EN SANTIAGO DE TOLÚ	20193110153331
22	20/06/2019	20194090635712	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	GUIA NO. RA137027724CO /4-72 79671 OFICIO DEHP NO. 1772 REF. IUC-D-2019-1414224 SOLICITUD DE DOCUMENTOS QUE OBREN COMO PRUEBA	20196020202251
23	12/06/2018	20184090576232	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	RAD 20187100587321 / CVN 52-CONCESION CONEXIÓN ANTIOQUIA - BOLÍVAR INSPECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA	N/A

#	FECHA ENTRADA	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
24	11/07/2018	20184090690432	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	TRASLADO DERECHO DE PETICIÓN INSTAURADO POR EL SR ARMANDO LUGO SOLICITANDO INFORMACIÓN DE CUÁNTO DINERO RECOGE MENSUALMENTE LAS CONCESIONES, VALOR PEAJES DÍAS FESTIVOS Y COSTO DE NÓMINA ADMINISTRATIVA	20186010229621
25	17/07/2018	20184090712102	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	CONCESIÓN CONEXIÓN ANTIOQUIA - BOLÍVAR OBSERVACIONES VISITA DE INSPECCIÓN 20 AL 22 DE JUNIO DE 2018 / REF. ASPECTOS VISITA DE INSPECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA A VÍA CONCESIONADA	20183000240411
26	17/07/2018	20184090712382	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	CONCESIÓN CONEXIÓN ANTIOQUIA - BOLÍVAR / OBSERVACIONES VISITA DE INSPECCIÓN 20 AL 22 DE JUNIO DE 2018 / OBSERVACIONES INSPECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA A LA VÍA CONCESIONADA	N/A
27	19/07/2018	20184090723922	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	RADICADO 20187100699141 / MODIFICACIÓN DE LA COMPOSICIÓN ACCIONARIA DE LA SOCIEDAD CONCESIÓN RURAL AL MAR S.A.S	20183000240451
28	30/07/2018	20184090765772	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	TRASLADO PLAN DE CONTINGENCIA RAD 20185603732282	N/A
29	14/11/2018	20184091183202	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	INSPECCIÓN NOCTURNA SEÑALIZACIÓN CONCESIONES VIALES	N/A
30	14/11/2018	20184091184712	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	SOLICITUD ACOMPAÑAMIENTO PARA INSPECCIÓN NOCTURNA SEÑALIZACIÓN CONCESIONES VIALES	N/A

#	FECHA ENTRADA	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
31	28/11/2018	20184091243172	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	SOLICITUD REPORTE DE ACCIONES REQUERIMIENTOS INSPECCIÓN NOCTURNA / CONEXIÓN ANTIOQUIA - BOLÍVAR	N/A
32	24/01/2019	20194090073582	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y PRORROGAS DE CONCESIÓN, AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS, CARRETERAS Y FÉRREOS	20195000029481
33	30/01/2019	20194090091512	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	INSPECCIÓN NOCTURNA DE VERIFICACIÓN ACCIONES DE MEJORA Y HALLAZGOS INSPECCIÓN NOCTURNA PROGRAMA SETAT CONCESIONES VIALES	N/A
34	19/02/2019	20194090168502	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	RESPUESTA SEGURIDAD VIAL - SOLICITUD INFORMACIÓN RAD 20185604303622	N/A

Por otra parte, la agenda y temas a abordar en las entrevistas con la Supervisión e Interventoría se desarrolló de la siguiente manera:

Día	Hora	Programa de la Auditoría:	Ubicación
12/08/2019	08:00 a.m.	Reunión de apertura documental.	Oficinas de Interventoría en Montería
	08:30 a.m.	Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	
	09:00 a.m.	Aplicación de la MED: gestión administrativa, técnica y predial.	
	01:00 p.m.	Aplicación de la MED: gestión ambiental y social.	
13/08/2019	08:00 a.m.	Aplicación de la MED, componente de aforos y recaudo (en sitio) y recorrido al proyecto.	Arboletes – Cauca.
14/08/2019	08:00 a.m.	Recorrido al proyecto. Se hará especial énfasis en el seguimiento de interventoría a las actividades de construcción llevadas a cabo por el Concesionario en la ruta crítica del plan de obras del proyecto.	Montería – Cruz del Viso.
15/08/2019	08:00 a.m.	Aplicación de la MED: gestión financiera y jurídica.	Oficinas de Interventoría en Bogotá
	11:00 a.m.	Reunión y conclusiones parciales de cierre de la revisión documental.	

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. La Interventoría y la Supervisión dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 016 de 2015.

Anexo 4: 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 gestión de la interventoría, mediante la cual se verifica el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, aforo 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, lo cual debe complementarse con la adopción de buenas prácticas de información y comunicación con este último y con la ANI.
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 pre-construcción, 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 generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual 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 del 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 filmicos 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, así como los resultados obtenidos por la Interventoría para los criterios contractuales (C) y buenas prácticas (BP):

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	SI	C	1	Interventoría integral a estudios y diseños	SI	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI	C	2	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI	C	3	Entrega de estudios de detalle (4G)	NA	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI	C	4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
5	Capacitación equipo de interventoría	SI	C	5	Plan de obras del concesionario (4G)	SI	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI	C	7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Exigir información al concesionario	SI	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	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	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	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
12	Entrega de informes de interventoría	SI	C	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI	C
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C	13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI	C
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (Índice de estado/cumplimiento)	SI	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI	C
17	Entrega de documentación	NA	C	17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI	C
18	Copias de seguridad	NA	BP	18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C	19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	SI	C
20	Proceso de liquidación	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

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
				30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
				31	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	NA	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI	C
2	Verificación giros equity (4G)	SI	C	2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	SI	C	4	Verificación en cambios en la composición accionaria	SI	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI	C	5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	SI	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	SI	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI	C
7	Inventario de activos (4G)	SI	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	SI	C	8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	SI	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI	C
10	Análisis financiero del recaudo	SI	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	SI	C
11	Retribución del Concesionario	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	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI	C	12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI	C	13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI	C	14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C	15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI	C	16	Estado de multas y sanciones	NA	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)	NA	C				
19	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	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				

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	NO	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI	C	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI	C
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	SI	C	3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI	C
5	Verificación del recuado de peajes que reporta el concesionario	SI	C	5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI	C
6	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	SI	C	6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	SI	C
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	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	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI	C	8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	SI	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	SI	C	9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	SI	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	SI	C	10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	SI	C	11	Informe final de interventoría ambiental	NA	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI	C	12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI	C
13	Equipos de video interventoría	NO	C	13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	SI	C	14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C				
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	NA	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C	3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI	C	4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C	5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	SI	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	SI	C	6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	SI	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C	7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	SI	C	8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C	9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI	C
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI	C	10	Seguimiento al control de invasiones	SI	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C	11	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI	C
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI	C	12	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C	13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP	14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
				15	Predios saneados y libres de ocupación	NA	C

Anexo 5: Bibliografía

1. Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). *Programa de Gestión de la Velocidad. Documento base*. Bogotá D.C.
2. Cantillo, V., Arellana, J., & Rolong, M. (2015). Modelling pedestrian crossing behaviour in urban roads: A latent variable approach. *Transportation Research Part F*, 56-67.
3. Organización Mundial de la Salud. (2017). *Control de la velocidad*. Suiza.
4. Vergel-Tovar, C., Lopez Valderrama, J., Lleras Rodriguez, N., Hidalgo, D., Rincon Malaver, M., & Orjuela Rincon, S. (2018). Examining the relationship between road safety outcomes and the built environment in Bogota, Colombia. *Transportation Research Board*. Washington D.C.
5. Welle, B., Li, W., Adiazola-Stell, C., King, R., Obelheiro, M., Sarmiento, C., & Lui, Q. (2015). *Ciudades más seguras mediante el diseño*. Ciudad de México: World Resources Institute.
6. World Resources Institute. (2019). *Datos en las carreteras colombianas*. Bogotá D.C.
7. Zhuang, X., & Wu, C. (2011). Pedestrians' crossing behaviors and safety at unmarked roadway in China. *Accident Analysis and Prevention. Accident Analysis & Prevention*, 1927-1936.