



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente

DR. JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión vial Transversal de Las Américas (PEI 58)

Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto concesión vial Transversal de Las Américas (PEI 58).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las recomendaciones para la Interventoría y/o la Supervisión, con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

Anexos: 40 folios

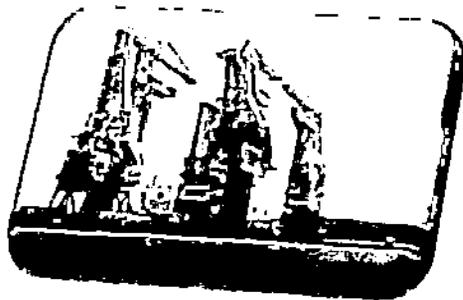
cc.

Proyectó: Daniel Felipe Saénz Lozano – Contratista OCI
VoBo:
Nro Rad Padre:
Nro Borrador:
GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de
concesión vial Transversal de Las Américas (PEI 58)

2018

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVOS	5
2.1	Objetivo general	5
2.2	Objetivos específicos	5
3	ALCANCE.....	5
4	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
5	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
5.1	Información de contratos	6
5.2	Equipo de Supervisión	7
5.3	Descripción del proyecto auditado.....	8
6	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
6.1	Cumplimiento de obligaciones derivadas del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010.....	13
6.1.1	Zona de Urabá	15
6.1.2	Zona de Córdoba	26
6.1.3	Zona del sur de Bolívar	29
6.1.4	Conclusiones del avance de las obligaciones derivadas del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010	32
7	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	34
8	VERIFICACION DE ACCIONES ANTE SOLICITUDES DE ENTES DE CONTROL.....	39
9	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	51
9.1	No Conformidades.....	51
9.2	Recomendaciones	51
9.2.1	Para la Interventoría	51
9.2.2	Para la Supervisión.....	54
	ANEXOS	57



INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.....	7
Tabla 3. Datos generales del contrato de concesión No. 008 de 2010.....	8
Tabla 4. Estado general del proyecto TAM con corte a mayo 9 de 2018.....	9
Tabla 5. Tramos revertidos con corte a 9 de mayo de 2018.....	11
Tabla 6. Intervenciones con plazo adicional a partir del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010.....	14
Tabla 7. Resultados de calificación MED de mayo de 2018.....	34
Tabla 8. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto.....	35
Tabla 9. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.....	35
Tabla 10. Hallazgos en término señalados por la CGR.....	40



1. INTRODUCCIÓN

La Oficina de Control Interno (OCI) se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

El control interno propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

Ahora bien, en desarrollo del citado mandato constitucional, el artículo 9º de la Ley 87 de 1993, definió la naturaleza de la Oficina de Control Interno, para todas las entidades y organismos de las ramas del poder público, en sus diferentes niveles (art. 5º), así:

"(...) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la revaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (...)"

Así las cosas, es preponderante el rol que tanto la Constitución Política y la Ley asignan a la Oficina de Control Interno, dada la importancia sin precedentes que en la nueva visión del control que plasmó el Constituyente de 1991, juega el control interno para la modernización de la administración pública y el mejoramiento de la capacidad de gestión de sus instituciones, todo lo cual, connota un énfasis particular en el control estratégico de gestión, y un serio compromiso con el monitoreo de los resultados de la acción institucional, para el cabal cumplimiento de sus fines y objetivos, de acuerdo a los principios constitucionales rectores del ejercicio de la función pública.

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 648 de 2017 que modificó el Decreto 1083 de 2015, reglamentando parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisan las labores que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcadas en cinco roles: liderazgo estratégico, enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y seguimiento y relación con entes externos.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó, por segunda vez, una auditoría al Consorcio Interventoría Transversal de las Américas y a la Supervisión del proyecto de la tercera generación de concesiones denominado Transversal de Las Américas, en ejecución por parte del concesionario Vías de las Américas S.A.S.



2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de la tercera generación de concesiones denominado Transversal de Las Américas, a la luz del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y de su aporte con valor agregado, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito del proyecto.

2.2 Objetivos específicos

- 2.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este.
- 2.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por el Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas, en la fase preoperativa y de reversión que atraviesa el proyecto.
- 2.2.3 Verificar las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas por parte de Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo).

3 ALCANCE

El alcance de este informe enmarca las actuaciones de la Supervisión y de la Interventoría para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 21 de julio de 2017. Se tomaron como muestra, las intervenciones que adelanta el Concesionario en los departamentos de Antioquia y Córdoba, para lo que se analizaron las actuaciones adelantadas por la Supervisión y la Interventoría en los meses de febrero, marzo y abril de 2018.

4 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.
- Ley 87 de 1993. Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones.

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



- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Reglamentada por el Decreto Nacional 1467 de 2012.
- 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).
- Decreto 1510 de 2013, compilado en el Decreto Reglamentario Único 1082 de 2015. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- 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 a auditar (Contrato No. 008 de 2010 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar (Contrato No. SEA 020 de 2012 y demás documentos contractuales)
- Informes mensuales de la Supervisión, correspondientes a los meses de febrero, marzo y abril de 2018.
- Informes mensuales de Interventoría correspondientes a los meses de marzo y abril de 2018.

5 INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de contratos

Enseguida se presenta un resumen de la información de los contratos, de concesión y de interventoría, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Vías de Las Américas S.A.S Contrato: 008 del 6 de agosto de 2010. Objeto: El objeto del presente Contrato es el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 105 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 2474 de 2008, y el Decreto 4533 de 2008 el Concesionario, realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y conservación, según corresponda, del Proyecto Vial Transversal de Las Américas y la preparación de los estudios y diseños definitivos, la gestión predial, social y ambiental, la obtención y/o modificación licencias ambientales, la financiación, la operación y el mantenimiento de las obras del Corredor Vial "Transversal de Las Américas Sector 1", denominado Corredor Vial del Caribe. Suscripción ata de inicio: 31 de mayo de 2011. Plazo: 7 años (Condicionado al valor presente de ingresos totales correspondientes a los aportes del Estado y a los recaudos de peajes -VPIT).</p>	20 otrosíes (10 actas de entendimiento)

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p>Consortio Interventoría Transversal de Las Américas Contrato: No. SEA 020 del 9 de marzo de 2012. Objeto: En virtud del presente contrato el Interventor se obliga a ejecutar para la Agencia la Interventoría integral del Contrato de Concesión, a cambio de una contraprestación que la Agencia pagará mensualmente, mediante la Subcuenta de Interventoría del Patrimonio Autónomo, en los términos y condiciones que en este contrato se indican. Suscripción acta de Inicio: 16 de abril de 2012. Plazo: 7 años y 3 meses.</p>	3 otrosíes

El 21 de julio de 2017 se suscribió el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, mediante el cual se dio un plazo adicional a intervenciones que por situaciones ajenas a la Entidad y al Concesionario no se lograron culminar en el plazo previsto para la etapa preoperativa del proyecto, la cual finalizó el 30 de julio de 2017. Durante este plazo adicional se debe ejecutar y revertir la infraestructura asociada a esas intervenciones.

La suscripción del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 implicó que el 31 de julio de 2017 se suscribiera el otrosí No. 3 al contrato de interventoría No. SEA 020 de 2012, por medio del cual se adicionan recursos y se modifica el plazo de ese contrato hasta el 30 de abril de 2019.

En el Anexo 3 se presentan datos adicionales de los contratos anteriormente descritos, así como la trazabilidad de las modificaciones contractuales que ha tenido cada uno de ellos.

5.2 Equipo de Supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para el seguimiento a la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
José Leónidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Alberto Augusto Rodríguez Ortiz	Gerente de proyecto	Grupo Interno de Trabajo Proyectos Carreteros - VGC
Lina Patricia Calvo Orozco	Líder de Equipo	Grupo Interno de Trabajo Proyectos Carreteros - VGC
Ana Lucía Niño Furnieles	Apoyo Financiero	Grupo Interno de Trabajo Financiero - VGC
Mauricio Arias	Apoyo Jurídico	Equipo Asesoría de Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Angela Arias	Apoyo Social	Grupo Interno de Trabajo Social - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE)
Verónica Villalba	Apoyo Ambiental	Grupo Interno de Trabajo Ambiental - VPRE
Francy Helena Hernández Monroy	Apoyo Riesgos y Planeación	Grupo Interno de Trabajo Riesgos - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE)

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jenny Adriana Buitrago Prieto	Apoyo Jurídico Predial	Grupo Interno de Trabajo Predial –VPRE
Willmer Yezid Latorre	Apoyo Técnico Predial	Grupo Interno de Trabajo Predial –VPRE

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto por parte de la Supervisión correspondiente al mes de marzo de 2018.

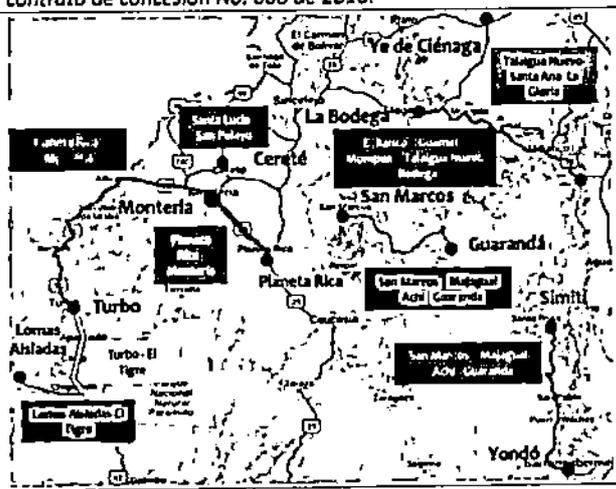
5.3 Descripción del proyecto auditado

El sector 1 del proyecto vial Transversal de Las Américas hace parte de la tercera generación de concesiones. Busca mejorar la conexión al interior de la región Caribe colombiana al intervenir la infraestructura vial de municipios ubicados en los departamentos de Antioquía, Córdoba, Magdalena, Bolívar y Sucre, en una longitud origen-destino de aproximadamente 877 km, lo cual también trae beneficios a la conexión de la región Caribe con el centro del país y a este último con los países vecinos de Venezuela y Panamá.

Datos generales del contrato de concesión, tales como valor del proyecto, cantidad de kilómetros a intervenir mediante labores de construcción, rehabilitación y mejoramiento, así como la localización general de los tramos que éste incluye, se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos generales del contrato de concesión No. 008 de 2010.

COMPONENTE	CANTIDAD
Valor del contrato	\$1,626,267,654,282
Valor ejecutado	\$1,212,215,708,269
Hitos ²	84 UN
Longitud calzada nueva	135.55 km
Variantes a centros poblados	42.06 km
Longitud rehabilitación	209.08 km
Longitud mejoramiento	249.60 km



Fuente: Contrato de concesión No. 008 de 2010, acta de cumplimiento de valor presente de los ingresos totales (VPIT), ficha técnica del proyecto suministrada por la supervisión en abril de 2018, informe de Interventoría de abril de 2018.

Inicialmente en el contrato de concesión No. 008 de 2010 se contempló que la etapa preoperativa del proyecto sería de máximo 48 meses, plazo que se incrementó a 74 meses, hasta el 30 de julio de 2017, mediante la suscripción del otrosí No. 6 del 20 de enero de 2015; no obstante, con el otrosí No. 20, suscrito el 21 de julio de 2017, se dio un plazo adicional a algunas de las

² El numeral 45 de la sección 1.01 del contrato de concesión No. 008 de 2010 define hito como la construcción o mejoramiento y rehabilitación de al menos 10 km de vía en un mismo tramo, con la infraestructura afecta al mismo, incluyendo, pero sin limitarse a puentes y viaductos.

intervenciones debido, principalmente, a inconvenientes generados por la presencia de predios sin antecedentes registrales (SAR) en la zona del Urabá, Montería y al sur de Bolívar. Con base en esa última modificación contractual, se previó que las intervenciones finalizaran y que su infraestructura asociada se revirtiera, entre septiembre de 2017 y diciembre de 2018. En ese orden de ideas, actualmente se continúan adelantando actividades de construcción en el proyecto, cuyos avances por tramo se resumen en la siguiente tabla:³

Tabla 4. Estado general del proyecto TAM con corte a mayo 9 de 2018.

ZONA	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
Urabá	27	210.02	207.39	97.90%	92.70%	-5.25%
Lomas Aisladas-El Tigre	5	39.92	39.91	100.00%	100.00%	0.00%
Turbo-El Tigre Rehabilitación	6	54.26	52.56	99.70%	97.30%	-2.39%
El Dos- El Tres (Otrosí 7)	1	8.5	8.5	95.90%	71.60%	-24.23%
TURBO-EL TIGRE (2da Calzada)	3	24.01	24.01	98.60%	95.00%	-3.60%
Turbo-Chigorodó (Variantes)	4	26.91	26.51	87.00%	61.80%	-25.21%
Turbo-Necodí-San Juan	6	40.34	39.81	100.00%	100.00%	0.00%
San Juan-Arboletes (Otrosí 2)	2	16.1	16.1	100.00%	100.00%	0.00%
Montería	21	165.8	165.54	99.90%	99.20%	-0.62%
Planeta Rica-Montería	6	49.6	49.67	100.00%	100.00%	0.00%
Arboletes-Puerto Rey-Montería	8	68.81	68.27	100.00%	100.00%	0.00%
Variante Arboletes	1	4	4.29	100.00%	100.00%	0.00%
Santa Lucía-San Pelayo	3	25.41	25.4	100.00%	100.00%	0.00%
Variante San Pelayo	1	3.2	3.13	100.00%	100.00%	0.00%
El Quince(K15)-Montería 2da Calzada	2	14.78	14.78	98.40%	91.50%	-6.90%
San Marcos	8	54.46	54.13	100.00%	100.00%	0.00%
San Marcos-Majagual-Achí-Guarandá	6	53.66	53.53	100.00%	100.00%	0.00%
Acceso Majagual	1	0.8	0.6	100.00%	100.00%	0.00%
Puentes (Otrosí 5)	1			100.00%	100.00%	0.00%
Mompox	23	166.46	163.1	100.00%	100.00%	0.00%
Talaigua Nuevo-Santa Ana	2			100.00%	100.00%	0.00%
Santa Ana-La Gloria	8	72.18	71.12	100.00%	100.00%	0.00%

³ El detalle de las intervenciones ejecutadas en cada tramo se presenta en el Anexo 6.

ZONA	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
Bodega-Mompox	4	27	26.88	100.00%	100.00%	0.00%
Mompox-Guamal	1	7.12	5.42	100.00%	100.00%	0.00%
Guamal-El Banco	5	31.7	31.33	100.00%	100.00%	0.00%
Tamalameque-El Banco	3	28.47	28.35	100.00%	100.00%	0.00%
San Pablo	5	42.89	42.89	86.60%	56.80%	-29.82%
Cantagallo-San Pablo-Simití	4	42.89	42.89	85.90%	54.50%	-31.33%
Puente Santo Domingo (Diseño y Construcción)	1			100.00%	97.30%	-2.70%
TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS	84	639.64	633.06	98.0%	93.3%	-4.67%

Fuente: Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas, mayo 2018.

Con corte al 9 de mayo de 2018, el proyecto tiene un atraso general de 4.67%, el cual es crítico teniendo en cuenta que las intervenciones que presentan atraso hacen referencia a infraestructura que se debe revertir en mayo y julio de 2018 acorde al otrosí No. 20 del contrato de concesión No. 008 de 2010 (Ver sección 6).

Adicionalmente, el 20 de abril de 2018 se dio solución a una controversia entre el Concesionario y la ANI, por medio de la decisión de un Amigable Compondor⁴ que definió el ancho de la corona de las variantes de Urabá, esto es, las variantes de Currulao, Apartadó, El Reposo y Carepa. Decisión que también trae un impacto en el cronograma del proyecto.

La controversia se generó debido a que el Concesionario diseñó e inició la construcción de estas variantes con un ancho de corona de 8.80 m; sin embargo, la ANI consideraba que el ancho de corona debía ser de 10.80 m. El 20 de abril de 2018 el Amigable Compondor falló a favor de la ANI, indicando que el Concesionario debe construir estas variantes con ancho de corona de 10.80 m. Para la variante Carepa, culminada en julio de 2017, con un ancho de corona de 8.80 m, la decisión del Amigable Compondor dio la opción de que en caso de que no se adopte la solución técnica de completar la sección que falta, el Concesionario tiene la obligación de reconocer a la ANI los valores correspondientes a la sección dejada de construir.

A partir del recorrido llevado a cabo en la presente auditoría por las variantes de Urabá, el día 22 de mayo de 2018, se concluyó que no es viable que el cumplimiento de la decisión del Amigable Compondor se dé dentro del plazo máximo de ejecución y reversión de esas intervenciones definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, 30 de julio de 2018. Asimismo, se evidenció que el Concesionario ha solicitado a la ANI, entre otros, ampliar el plazo de ejecución de las citadas variantes, hasta el 30 de mayo de 2019, con el fin de dar cumplimiento a la

⁴ Integrado para el trámite No. 5445 instalado el 12 de diciembre de 2017 en las instalaciones del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá. Parte convocante: Vías de Las Américas S.A.S. Parte convocada: Agencia Nacional de Infraestructura.

decisión mencionada.⁵ Durante la auditoría se evidenció que la ANI, con el acompañamiento de la Interventoría y el Concesionario se encuentran analizando la situación.

Con base en lo anterior, se prevé que no se va a cumplir con los plazos definidos en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, lo cual se analiza de manera detallada en la sección 6.

Con relación a los hitos que reportan un avance del 100%, a la fecha estos han representado pagos al concesionario de aproximadamente \$1.2 billones de pesos, teniendo pendiente el pago de 414,000 millones de pesos. Estos hitos terminados deben ser operados y mantenidos por el concesionario acorde a las especificaciones definidas contractualmente.⁶

Parte de esa infraestructura que reporta un 100% de ejecución ha sido revertida a entidades estatales tales como la Gobernación de Antioquia, Gobernación de Sucre, Alcaldía de Majagual e Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Esta última ha cedido parte de la infraestructura a los concesionarios a cargo de los proyectos de asociación público-privada (APP), Antioquia-Bolívar, contrato de concesión No. 016 de 2015 y Autopista al Mar 2, contrato de concesión No. 018 de 2015.

A la fecha se han revertido 586 km, distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 5. Tramos revertidos con corte a 9 de mayo de 2018.

ZONA	SEGMENTO TRAMO	FECHA REVERSIÓN	LONG (km)	A QUIÉN SE REVIRTIÓ
Urabá	Lomas Aisladas - El Tigre	05-sep-17	39.9	Gobernación de Antioquia
	Turbo - Chigorodó	26-dic-17	65.07	Autopista Mar 2
	Turbo - Necoclí	26-dic-17	43.77	Autopista Mar 2
Montería	Puerto Rey - Montería	23-ago-17	63.34	IP Antioquia - Bolívar
	Santa Lucía - San Pelayo (Sin Variante)	23-ago-17	25.4	IP Antioquia - Bolívar
	Planeta Rica - Montería	23-ago-17	49	IP Antioquia - Bolívar
	666 m Glorieta Cantadaro	06-dic-17	0.66	IP Antioquia - Bolívar
	Segunda Calzada Montería - El Quince	06-dic-17	10	IP Antioquia - Bolívar
San Marcos	San Marcos -Guayepo	10-nov-17	6.7	INVIAS
	Guayepo - Achí (Incluye variante Majagual)	10-nov-17	91.06	INVIAS
	La Y - Guaranda	07-nov-17	11.47	Gobernación de Sucre
	Acceso Majagual	07-nov-17	0.6	Alcaldía de Majagual

⁵ Comunicación con radicado ANI No. 20184090468682 del 11 de mayo de 2018.

⁶ Sección 1.05 del contrato de concesión No. 008 de 2010: "Sin perjuicio de lo anterior, la Operación y las Obras de Mantenimiento y Conservación a cargo del Concesionario iniciarán respecto de cada Hito, una vez se suscriba el Acta de Terminación del respectivo Hito, lo que no implicará el inicio de la Etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación, sino hasta que se terminen las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento de todo el Proyecto. De la misma manera, el Concesionario tendrá la obligación y Operación y mantenimiento desde el momento en que reciba la concesión conforme a lo señalado en el Apéndice A Técnico, obligaciones que están destinadas a evitar el deterioro y a mantener la transitabilidad del Corredor Concesionado durante la ejecución del presente Contrato".

ZONA	SEGMENTO TRAMO	FECHA REVERSIÓN	LONG (km)	A QUIÉN SE REVIRTIÓ
Mompox	Puente Talaigua	10-nov-17	0.5	INVIAS
	Accesos puente Talaigua	10-nov-17	3.5	INVIAS
	Santa Ana - La Gloria	08-may-18	67.453	INVIAS
	Bodega-Mompox	10-nov-17	38	INVIAS
	Mompox - Guamal	10-nov-17	33.9	INVIAS
	Guamal - El Banco	08-may-18	36.32	INVIAS

Fuente: Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas, mayo 2018.

Por otro lado, en el proyecto se han materializado riesgos asociados a la gestión predial, debido a que los plazos y los recursos previstos inicialmente en el contrato de concesión para la adquisición han sido insuficientes. En cuanto a tiempos, la materialización ha hecho que se lleven a cabo las modificaciones que establece el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010; sin embargo, este riesgo se redujo a partir de la emisión de la Ley 1882 de 2018,⁷ la cual ha dado lineamientos que han permitido agilizar la adquisición de predios sin antecedente registral (SAR).

En cuanto a sobrecostos, en la estructuración se estimaron \$27,551 millones⁸ para la adquisición de predios, incluidas compensaciones; no obstante, con corte a abril 30 de 2018, de un total de aproximadamente, \$297,394 millones, referente a ofertas notificadas, se han hecho pagos por \$244,427 millones. El contrato de concesión estableció que este riesgo era compartido, siendo responsabilidad del Concesionario responder por su materialización hasta que dichos costos sumen un 20% más del valor estimado en predios; los valores por encima de ese tope deben ser financiados por el Estado con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias. Las cifras descritas evidencian que los costos de gestión predial están por encima del 1000%, respecto a lo estructurado, lo que ha generado una ejecución de aproximadamente \$200,907 millones provenientes del Fondo de Contingencias.⁹

El plan de aportes vigente aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) contempló \$335,177 millones,¹⁰ de los que MHCP debía aportar \$172,634 en 2014 y \$162,543 en 2015.¹¹ A la fecha MHCP tiene pendiente el aporte de \$133,241 millones de pesos.¹² Actualmente los sobrecostos prediales se financian con recursos disponibles en Fiduprevisora S.A y del

⁷ 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.

⁸ Constantes de 31 de diciembre de 2008. Esta cantidad se definió en la sección 6.04 del contrato de concesión No. 008 de 2010.

⁹ Mediante el otrosí No. 9 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 9 de junio de 2015, se precisó el esquema de financiación predial a cargo del Concesionario.

¹⁰ Pesos corrientes de 2014.

¹¹ Ver comunicación con radicado ANI No. 20144090482792 del 2 de octubre de 2014.

¹² Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090494642 del 21 de mayo de 2018.

Mecanismo Transitorio de Liquidez,¹³ que, con corte a abril de 2018, tienen disponibilidad de aproximadamente, \$30,000 millones.

Por último, el contrato de concesión No. 008 de 2010 condicionó su terminación al momento del tiempo en el que se cumpliera el valor presente de los ingresos totales correspondientes a los aportes estatales y a los recaudos de peaje (VPIT), lo que sucedió en noviembre de 2014;¹⁴ no obstante, la suscripción del acta de recibo final está sujeta a que se cumplan todas las obligaciones relativas a la fase de construcción.

En la ejecución del proyecto, únicamente operaron dos estaciones de peaje, localizadas entre Arboletes y Montería, peajes Purgatorio y Los Cedros, los cuales se revirtieron a la concesión Antioquia – Bolívar en agosto de 2017. Adicionalmente, el contrato de concesión No. 008 de 2010 contempló la construcción y operación de cuatro estaciones de peaje nuevas, cuya operación iniciaría una vez se culmine con la etapa de construcción, lo que a la fecha no ha sucedido; por ende, actualmente no se operan estaciones de peaje en el proyecto. Un breve análisis de las afectaciones, así como la situación social, entorno a los peajes construidos en el presente proyecto en la zona del Urabá se presenta en la siguiente sección.

6 TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica temas que son considerados relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto, los que se desarrollan en la presente sección.

6.1 Cumplimiento de obligaciones derivadas del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010

Con el otrosí No. 6 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 20 de enero de 2015, la Entidad acordó con el Concesionario que la etapa preoperativa del proyecto, que incluye la fase de pre-construcción y construcción, tendría una duración total máxima de 74 meses, finalizando el 30 de julio de 2017; no obstante, debido a dificultades, principalmente asociadas con la gestión predial del proyecto, mediante el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 21 de julio de 2017, se definieron plazos adicionales para intervenciones puntuales en las zonas de Urabá, Montería y en el tramo Cantagallo – San Pablo – Simití (sur de Bolívar). Con la suscripción de esa última modificación contractual se dio fin a una demanda arbitral contra la ANI, con la que se pretendía declarar que por causas no imputables al Concesionario fue imposible la construcción, dentro del plazo contractual, de esas intervenciones.

¹³ Concepto definido en el artículo 14 del Decreto 423 de 2001.

¹⁴ Comunicación con radicado ANI No. 20154090721402 del 5 de noviembre de 2015.

Durante la auditoría, la Interventoría reportó que el estado de las intervenciones que obtuvieron un plazo adicional con la suscripción del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, con corte a 9 de mayo, es el siguiente:

Tabla 6. Intervenciones con plazo adicional a partir del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010.

INTERVENCIÓN	PROGRAMADO	EJECUTADO	ATRASO	FECHA MÁXIMA DE EJECUCIÓN Y REVERSIÓN	ESTADO
URABÁ					
Hito 1 El Dos - El Tres (0+000 - 8+271)	95.90%	71.60%	24.30%	30/07/2018	Atrasado
Hito 3 Turbo - Chigorodó (K8+450 - K14+911) - Paso Urbano El Tres	99.20%	81.80%	17.40%	30/07/2018	Atrasado
Hito 4 Turbo - Chigorodó (K15+100-K20+175) y (K20+385 - K26+212) - Puente Currulao	99.00%	97.50%	1.50%	30/07/2018	Atrasado
Hito 2 Turbo - Chigorodó (2da calzada) (K8+270 K14+902) - Paso Urbano El Tres	94.80%	85.40%	9.40%	30/07/2018	Atrasado
Hito 5 (K14+902 - K21+877) Variante Currulao	78.70%	54.60%	24.10%	30/07/2018	Atrasado
Hito 6 (K27+700 - K37+070) Variante Apartadó	89.60%	63.50%	26.10%	30/07/2018	Atrasado
Hito 7 (K39+060 - K45+710) Variante El Reposo	84.30%	44.40%	39.90%	30/07/2018	Atrasado
Acceso a Mellitos	100.00%	100.00%	0.00%	30/09/2017	Cumplido
Áreas administrativas, pruebas de equipos peaje Cirilo	NA	NA	NA	30/10/2017	Suspendido
Áreas administrativas, pruebas de equipos peaje Río Grande	NA	NA	NA	30/10/2017	Suspendido
CÓRDOBA (MONTERÍA)					
Hito 2 Segunda Calzada Montería - El Quince	95.10%	73.80%	21.30%	30/07/2018	Atrasado
Estudios y diseños puente contiguo al Rojas Pinilla	100%	100%	0.00%	08/09/2017	Cumplido
BOLÍVAR (CANTAGALLO - SAN PABLO SÍMITI)					
Hito 1 Cantagallo - San Pablo (K0+000 - K11+796)	48.70%	3.00%	45.70%	30/12/2018	Atrasado
Hito 2 Cantagallo - San Pablo (K31+536 - K41+536)	100.00%	32.00%	68.00%	30/05/2018	Atrasado
Hito 3 Cantagallo - San Pablo (K41+536 - K51+536)	100.00%	100.00%	0.00%	30/05/2018	Cumplido
Hito 4 Cantagallo - San Pablo (K51+536 - K62+628)	100.00%	88.80%	11.20%	30/05/2018	Atrasado
Puente Santo Domingo	100.00%	97.30%	2.70%	30/05/2018	Atrasado

Con base en la tabla precedente, se establece que de 17 intervenciones, únicamente 3 están cumpliendo con los porcentajes de avance programados. Dentro de las intervenciones que se encuentran acorde a lo programado se tiene el acceso a Mellitos; no obstante, no se evidenció que la infraestructura asociada se haya revertido a la entidad correspondiente, a pesar de que la fecha máxima de reversión y ejecución se haya definido como 30 de septiembre de 2017. Como se mencionó en la sección 5.3, el proyecto tiene un atraso global del 4.67%; sin embargo, la mayoría de las intervenciones en ejecución tienen retrasos significativos, superiores al 10%.

Con relación a la infraestructura asociada a los peajes Cirilo y Río Grande, se evidenció que debido a actos vandálicos ocurridos en la zona del Urabá, en enero de 2018, se causaron daños a esa infraestructura, lo cual generó la suspensión de las actividades de construcción y posible declaración de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER).¹⁵

Los días 22 y 23 de mayo de 2018, como parte de las actividades de auditoría, se llevaron a cabo recorridos de verificación de las intervenciones que se ejecutan en las zonas de Urabá y de Montería. Respecto a las intervenciones que se ejecutan al sur de Bolívar, se llevó a cabo un diagnóstico a partir de documentación suministrada por la Interventoría. Los resultados de estos diagnósticos se describen enseguida.

6.1.1 Zona de Urabá

En lo referente a la zona del Urabá Antioqueño, con el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 se adicionó plazo a obras localizadas entre El Dos y El Tres, Turbo – Chigorodó y Mellitos, así como a infraestructura para los peajes Cirilo y Río Grande, entre Turbo y Necoclí. La verificación a la ejecución de las obras en estos sectores se muestra a continuación.

- **Mejoramiento El Dos – El Tres**

Mediante el otrosí No. 7 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 20 de enero de 2015, se incorporó el mejoramiento de aproximadamente 8.5 km de vía, intervención que no logró ejecutarse dentro del plazo previsto, vencido en enero de 2016, debido a la presencia de predios sin antecedente registral (SAR), predios de propiedad de la Agencia Nacional de Tierras (ANT) y predios en expropiación.

En la auditoría se evidenció el retraso que tienen las obras en ese sector, superior al 20% respecto a lo programado, ya que a pesar de tener tramos a nivel de carpeta asfáltica, se cuenta con sectores a nivel de materiales granulares, con intervenciones a nivel de subrasante e incluso sin intervenciones. Registro fotográfico del estado actual del tramo El Dos – El Tres se muestra enseguida:

¹⁵ El concesionario notificó a la Entidad de los actos vandálicos mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090049782 del 18 de enero de 2018.

<p><i>Foto 1. Sector pavimentado, El Dos – El Tres</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 2. Sector material granular, El Dos – El Tres</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Sector con pavimento asfáltico terminado (MDC2) en el tramo EL Dos – El Tres.</p>	<p>Finalización de construcción de terraplén con material granular en el tramo El Dos – El Tres.</p>
<p><i>Foto 3. Mejoramiento subrasante, El Dos – El Tres</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 4. Predios SAR, El Dos – El Tres</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Actividades de mejoramiento de subrasante en la pavimentación de la variante El Dos – El Tres.</p>	<p>Con corte a abril 30 de 2018, El Dos – El Tres requiere de 61 predios. 50 de ellos disponibles para obra.</p>

Se considera que las labores de mejoramiento del tramo El Dos – El Tres no se lograrán terminar dentro del plazo contractual definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, el cual vence el 30 de julio de 2018, debido que para esa fecha se debe haber culminado la gestión predial, social, construcción, terminación de obras y reversión, razón por la que se debe solicitar al Concesionario la implementación de un plan de choque. En dado caso que éste no cumpla dentro del plazo contractual se deberá dar inicio al proceso correspondiente.

- **Rehabilitación del tramo Turbo – Chigorodó y segunda calzada del tramo Turbo – El Tigre (Paso Urbano El Tres y Puente Currulao)**

Las intervenciones entre Turbo y Chigorodó estuvieron pactadas desde el inicio del contrato de concesión No. 008 de 2010. Estas incluyen la construcción de segunda calzada y de rehabilitación a lo largo de, aproximadamente, 60 km. El 27 de diciembre de 2017 se revirtió la infraestructura vial de la calzada existente al INVIAS y éste último la cedió al concesionario Autopistas Urabá SAS (proyecto Autopista Mar 2), sin contar el paso Urbano de El Tres y el sector del puente Currulao, sectores en los que se otorgó plazo adicional al Concesionario por medio del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 para culminar intervenciones de rehabilitación. Con relación a la construcción de segunda calzada, sobre la que se tiene un proceso sancionatorio en curso debido a que ésta no se ha recibido a satisfacción, se dio plazo adicional de ejecución en el sector del paso urbano El Tres.

El incumplimiento en curso está relacionado con deficiencias estructurales a lo largo de, aproximadamente, 14 km de la segunda calzada entre Turbo y El Tigre, lo que no ha permitido su recibo a satisfacción; por lo tanto, se ha requerido al Concesionario la colocación de una sobrecarpeta asfáltica en los sectores que presentan esas deficiencias, que representarían una inversión de aproximadamente \$7,000 millones a precios INVIAS del segundo periodo de 2017.¹⁶ A la fecha se adelantan audiencias al respecto. En las siguientes fotografías se muestran sectores de esa segunda calzada:

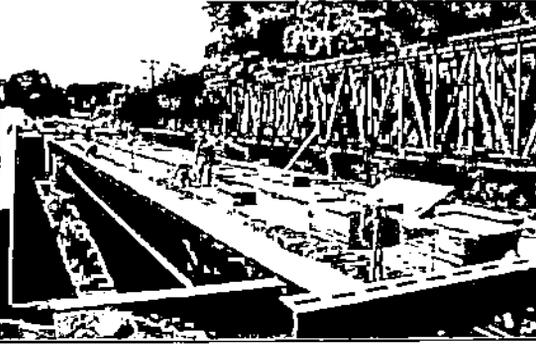
<p><i>Foto 5. Segunda calzada entre Turbo y El Tigre</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 6. Segunda calzada entre Turbo y El Tigre</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Se cuenta con sectores en operación, los cuales debido a inestabilidad geotécnica han requerido la intervención por parte del Concesionario.</p>	<p>Sector de la segunda calzada en proximidades a la intersección sur de la variante El Reposo. Este tramo actualmente no está en servicio.</p>

Respecto del paso urbano El Tres, se evidenciaron sectores en donde no se han iniciado labores de construcción de la segunda calzada debido a la presencia de predios en expropiación, a pesar de que esto ocurra en una longitud inferior a 500 m, a futuro puede representar una obstrucción en el corredor vial. Lo anterior se evidencia con las siguientes fotografías:

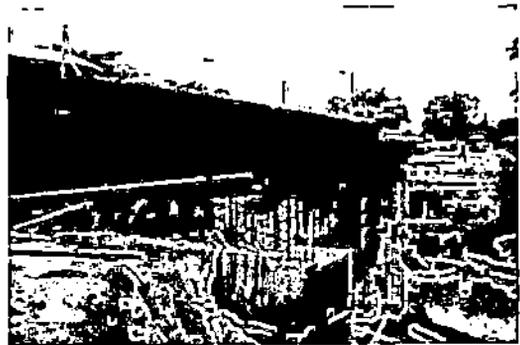
<p><i>Foto 7. Paso urbano El Tres (Afectación predial)</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 8. Paso urbano El Tres (Afectación predial)</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>La presencia de predios en expropiación ha generado dificultades en la construcción de la segunda calzada en el paso urbano El Tres.</p>	<p>Con base en el otrosí No. 20 la intervención en el paso urbano El Tres requiere de 73 predios, de los cuales 2 se encuentran en proceso expropiación.</p>

El paso urbano El Tres también incluye la construcción de un puente en concreto con longitud de aproximadamente 60 m. Durante la auditoría se evidenció el lanzamiento de vigas a su sitio en la superestructura, lo que se puede apreciar en las siguientes fotografías.

¹⁶ Ver comunicación con radicado ANI No. 20183000058513 del 9 de abril de 2018.

<p><i>Foto 9. Puente Guadualito (Paso urbano El Tres)</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 10. Puente Guadualito (Paso urbano El Tres)</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Proceso de lanzamiento de viga a su sitio en la superestructura del puente.</p>	<p>Labores en la losa superior del puente Guadualito en el sector del paso urbano El Tres.</p>

Asimismo, se viene adelantando la construcción de un puente metálico, sobre el río Currulao adyacente al existente que se tiene entre la vía que comunica Turbo con Apartadó, con una longitud de aproximadamente 60 m.

<p><i>Foto 11. Puente Currulao</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 12. Puente Currulao</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Se vienen adelantando labores de descargue de perfiles que harán parte de la superestructura del puente.</p>	<p>En la fotografía se muestran los estribos al igual que perfiles que harán parte de la superestructura del puente sobre el río Currulao.</p>

En cuanto a la rehabilitación del tramo Turbo – Chigorodó y segunda calzada del tramo Turbo – El Tigre, en el paso urbano El Tres y el puente Currulao, se alerta un posible incumplimiento al plazo definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, principalmente en el paso urbano El Tres, el cual en promedio tiene un atraso superior al 10% respecto a lo programado. Como se mencionó, la indisponibilidad predial en el sector ha impedido el inicio de la construcción de la segunda calzada, que, a pesar de interferir en una longitud inferior a 500 m, a futuro puede representar una obstrucción en el corredor vial.



• Variantes de Urabá

La viabilidad a la construcción de variantes a centros poblados entre Turbo y Chigorodó, tramo en el que se está llevando a cabo la construcción de una segunda calzada, se dio a partir de la resolución No. 994 del 13 de agosto de 2015, por medio de la que la Asociación Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) otorgó la licencia ambiental correspondiente. Mediante el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 se extendió el plazo de su ejecución, incluida la reversión, hasta el 30 de julio de 2018, principalmente debido a los tiempos que tomaron las negociaciones con el gremio Bananero en el sector sobre el valor de los predios, que incluyó la consideración de daño emergente y lucro cesante generado por la construcción de estos corredores viales. Adicional a las variantes de Currulao, Apartadó y El Reposo se tiene la variante Carepa, cuya construcción finalizó en julio de 2017.

Durante la auditoría se evidenció que el Concesionario ha adelantado las labores de construcción de las variantes considerando un ancho de corona de 8.80 m, al tomar como referencia las especificaciones técnicas definidas en el contrato de concesión No. 008 de 2010 para las calzadas sencillas de los tramos Santa Lucía – San Pelayo, Yondó – Cantagallo – San Pablo – Simití, Tamalameque – El Banco; no obstante, la ANI ha considerado que el ancho de corona de estos corredores debía ser de 10.80 m, el cual contractualmente corresponde a sectores en segunda calzada.¹⁷

La situación descrita llevó a que el 12 de diciembre de 2017 se diera la instancia de Amigable Composición convocado por el Concesionario para dirimir la controversia con la ANI, el cual decidió en favor de la Entidad el 20 de abril de 2018, declarando que el Concesionario debe continuar la construcción de estas variantes con un ancho de corona de 10.80 m. Para la variante Carepa, que ya fue terminada con un ancho de corona de 8.80 m, la decisión del Amigable Compondedor estableció que, si no se completa la sección que falta, el Concesionario tiene la obligación de reconocer a la ANI los valores correspondientes a la sección dejada de construir.

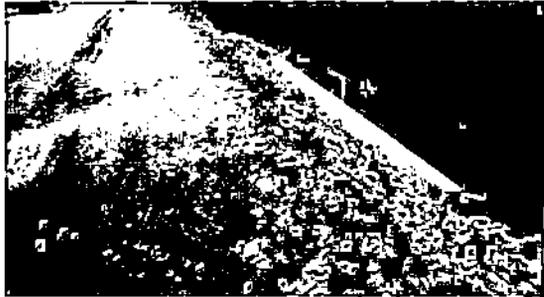
Sin considerar la decisión del Amigable Compondedor, actualmente las tres variantes en construcción reportan retrasos superiores al 20%, tomando como referencia lo programado; por lo tanto, se prevé que los ajustes tras la decisión no se podrán cumplir antes de la fecha máxima de ejecución y reversión de esos corredores, establecida, según el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, para el 30 de julio de 2018. Estos retrasos se pueden evidenciar con las siguientes fotografías:

¹⁷ Numeral 1.5 del Apéndice A Técnica – Parte A del contrato de concesión No. 008 de 2010.



<p><i>Foto 13. Variante Currulao</i></p>	<p><i>Foto 14. Obras transversales variante Currulao</i></p>
	
<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>La variante tiene una longitud de aproximadamente 7 km. En la fotografía se muestra material de terraplén el que se debe ajustar a un ancho de corona de 10.80 m previo a la colocación de material asfáltico.</p>	<p>Según Anexo C-1 del informe de Interventoría de abril de 2018, en esta variante se prevé la construcción de 42 box couvert, sin incluir los de las glorietas de acceso, los cuales deben ser reconstruidos para ajustarse al ancho de corona de 10.80 m.</p>

<p><i>Foto 15. Variante El Reposo</i></p>	<p><i>Foto 16. Intersección Sur Variante El Reposo</i></p>
	
<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Tiene una longitud de aproximadamente 6.7 km. Se tienen tramos con carpetas asfáltica. Estos al igual que los que están a nivel de base deben ser ajustados a un ancho de corona de 10.80 m.</p>	<p>Al sur de la variante se tiene una intersección a nivel en construcción. Al norte una intersección a desnivel, cuyo ancho no debe ser ajustado debido a que los puentes fueron construidos con corona de 10.80 m.</p>

<p><i>Foto 17. Variante Apartadó (carpeta de rodadura)</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 18. Variante Apartadó (obra de arte)</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Tiene una longitud de aproximadamente 9 km. Se tienen tramos con carpeta asfáltica. Estos al igual que los que están a nivel de base deben ser ajustados a un ancho de corona de 10.80 m.</p>	<p>Las obras de arte de las variantes deben ser reconstruidas para cumplir con las especificaciones técnicas de un corredor en doble calzada. En esta variante se reportan 74 box culverts.</p>

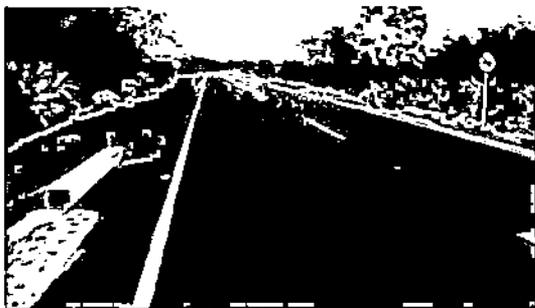
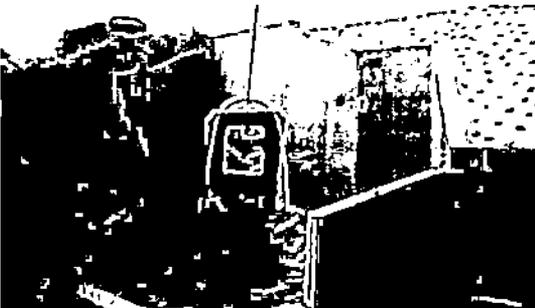
Con relación a la variante Apartadó, se evidenció la presencia de un ZODME sin señalización de aproximación y con deficiencias en el manejo de aguas, adicionalmente se evidenció que en abril de 2018 la Interventoría lo reportó como no autorizado por la ANLA y dio un periodo de cura de 30 días al Concesionario para subsanar la situación.

<p><i>Foto 19. ZODME variante Apartadó</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 20. Deficiencia drenajes ZODME Apartadó</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090404032 la Interventoría solicitó al Concesionario subsanar el presunto incumplimiento ambiental.</p>	<p>Se evidencia represamiento de aguas en el sitio de disposición de material sobrantes como consecuencia de deficiencias en el sistema de manejo de aguas.</p>

En el recorrido adelantado el 22 de mayo de 2018 también se visitó la variante Carepa, la que, como se mencionó, fue finalizada en julio de 2017 con un ancho de calzada de 8.80 m. En febrero de 2018, previo a la decisión del Amigable Compondedor mencionado, la Interventoría remitió a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, un informe de incumplimiento a las especificaciones

técnicas en esta variante, asociado también con el ancho de corona.¹⁸ La solicitud formal de inicio de procedimiento sancionatorio correspondiente se llevó a cabo en mayo de 2018.¹⁹

El estado actual de la variante Carepa se puede apreciar con las siguientes fotografías:

Foto 21. Variante Carepa	Foto 22. Daño emergente variante Carepa
 <p data-bbox="294 821 786 849">Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	 <p data-bbox="875 821 1367 849">Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p data-bbox="256 888 824 1045">Tiene una longitud de 3.5km. Su ancho de corona se debe ampliar a 10.80m, de lo contrario el Concesionario está en la obligación de reconocer a la ANI los valores correspondientes a la sección dejada de construir.</p>	<p data-bbox="837 888 1405 1045">Canales y cable guías (pasa bananos) como consecuencia de daño emergente y lucro cesante generado por las intervenciones. En caso de que se ajuste el ancho de la variante, deberán ser reconstruidos.</p>

A partir de la decisión del Amigable Compondor se evidenció que en mayo de 2018 el Concesionario solicitó a la ANI lo siguiente:²⁰

1. Suscribir un modificatorio al contrato de concesión No. 08 de 2010, en el sentido de ampliar el plazo de ejecución de las variantes; por lo tanto, la construcción de las variantes se suspenderá hasta que se decidan los trámites y procesos que implican la decisión del Amigable Compondor.
2. Asumir los costos asociados a la reconstrucción de obras que se ejecutaron como consecuencia de daño emergente en la zona bananera toda vez que a la fecha estos han sido asumidos por ella como consecuencia de la materialización de sobrecostos en la gestión predial. Estas son: i) box couverts requeridos para el transporte de racimos de bananos entre las dos partes en que quedaron divididas las fincas por las variantes ii) las obras para la continuidad del drenaje de las fincas y iii) volúmenes de terraplén que deben ejecutarse al tener que elevar la rasante de las variantes para poder superar las partes superiores de los box couverts.

A partir de la posición del Concesionario, quién a su vez notificó que se reservaba el derecho de acudir a los mecanismos de solución de controversias previstos en el contrato para buscar la

¹⁸ Comunicación con radicado ANI No. 20184090196742 del 26 de febrero de 2018.

¹⁹ Comunicación con radicado ANI No. 20183000074623 del 16 de mayo de 2018.

²⁰ Comunicación con radicado ANI No. 20184090468682 del 11 de mayo de 2018.

nulidad de esa decisión; se evidenció que se adelantan las conciliaciones correspondientes con la ANI y la Interventoría.

La Oficina de Control Interno considera que las partes deben acordar, en el corto plazo, como dar solución a la situación generada. De lo contrario se podrían generar desplazamientos adicionales en el cronograma del proyecto. Se considera que el Concesionario debe asumir los costos asociados a la adecuación de la infraestructura, incluido lo referente a daño emergente, al tener en cuenta que la situación generada se puede asociar a la materialización de un riesgo constructivo, de *variación en las cantidades de obra y mayores costos por construcción*, el cual se asignó al privado en la matriz de riesgos del contrato de concesión No. 008 de 2010.

- Acceso a Mellitos

El acceso a Mellitos se encuentra en el tramo Necoclí – San Juan. Su ejecución se incluyó como parte de las obligaciones derivadas del otrosí No. 19 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 20 de abril de 2017. La necesidad de ampliación de plazo quedó definida en la cláusula quinta de esa modificación contractual, la cual se materializó con la suscripción del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010. El acta de terminación correspondiente (No. 69) se remitió al concesionario el 1 de marzo de 2018.²¹

El estado actual del acceso a Mellitos se puede ver en las siguientes fotografías:

Foto 23. Acceso a Mellitos (pavimento)	Foto 24. Acceso a Mellitos (pavimento)
	
<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Se adecuó el pavimento del acceso a Mellitos en una longitud de 3.35 km, acceso que se encuentra en el corredor Turbo-Necoclí- San Juan.</p>	<p>Mediante el acta No 69 de terminación de hito se le reconoció al Concesionario aproximadamente \$6000 millones de pesos.</p>

A pesar de que el otrosí No. 20 definió que la fecha máxima de ejecución y reversión del acceso a Mellitos era el 30 de septiembre de 2017, esta infraestructura no se ha revertido debido a que, en el corredor Necoclí – San Juan se han presentado movimientos de remoción que han requerido intervenciones por parte del Concesionario y adicionalmente, debido que, en general, los demás hitos del tramo Necoclí – San Juan no cumplen con los indicadores de reversión. Ejemplos de la situación descrita se pueden apreciar con las siguientes fotografías:

²¹ Comunicación con radicado ANI No. 20183000064751 del 1 de marzo de 2018.

<p>Foto 25. Folio K29+600 – K29+800</p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p>Foto 26. Deficiencias indicadores Necoclí – San Juan.</p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>Obra de estabilización ejecutada por el Concesionario como consecuencia de pérdida de banca. Pendientes detalles menores como instalación de tachas en la vía.</p>	<p>Presencia de hundimientos y baches en la vía que afectan el cumplimiento del indicador E6. Se reportan incumplimientos en otros indicadores: E7 (señalización vertical), E8 (demarcación), entre otros.</p>

Se considera que el estado actual de corredor vial entre Necoclí y San Juan afecta negativamente la seguridad vial de los usuarios; por lo tanto, es fundamental que la Interventoría reitere al Concesionario la necesidad de llevar a cabo las intervenciones que den lugar para que se cumpla con los indicadores de reversión. Adicionalmente, se alerta que no haber logrado la reversión del acceso a Mellitos en septiembre de 2017 representa un incumplimiento a las obligaciones definidas en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010.

- **Terminación de las obras de los peajes de Cirilo y Río Grande**

La ubicación definitiva de las estaciones de peaje nuevas denominadas Cirilo y Río Grande se definió con el otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 7 de julio de 2016; sin embargo, estas no entraron en operación acorde a lo definido en esa modificación contractual debido a que sus áreas administrativas fueron selladas por orden de la Administración Municipal de Turbo en el segundo semestre de 2016, lo cual hizo necesario a las partes fijar una nueva fecha para la terminación de las obras de construcción en esas dos estaciones de peaje, que, según el otrosí No. 20, debía ser el 30 de octubre de 2017.

La Interventoría reportó que el 10 de julio de 2017 se reanudaron las obras de construcción en las casetas y en el área administrativa en la estación de peaje Cirilo. El 26 de diciembre de 2017, ésta fue revertida y entregada al concesionario Autopistas de Urabá S.A.S, a cargo del proyecto Autopista al Mar 2, sin incluir, entre otros, las zonas de servicio; no obstante, debido a la situación social en la zona, que ha traído dificultades a la operación y recaudo en el peaje Cirilo, en ese proyecto se materializó el riesgo de compensación por menor recaudo,²² el que debe ser asumido por la Entidad. Durante la auditoría se evidenció que en el proyecto Autopista al Mar 2, se está contemplando desafectar la zona del proyecto a la que pertenece la estación de peaje Cirilo, 109 km entre El Tigre y Necoclí (unidad funcional 6) como consecuencia de la imposibilidad de alcanzar

²² Se puede evidenciar, por ejemplo, con la comunicación con radicado ANI No. 20184090473522 del 15 de mayo de 2018.

acuerdos con la Gobernación de Antioquía, los alcaldes de los municipios del Urabá, los representantes del comité de iniciativa ciudadana y en general, con la comunidad de la zona de influencia del proyecto.²³

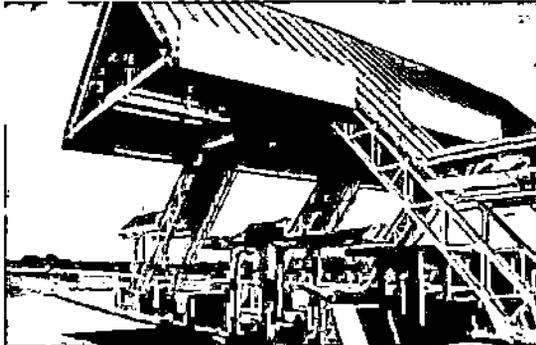
Referente al peaje Río Grande, en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 se indicó que la Alcaldía de Turbo se comprometió a levantar las medidas de sellamiento impuestas a las áreas administrativas y de servicio. Actualmente no se presentan actividades en ese peaje, producto del sellamiento y de los actos vandálicos ocurridos en el Urabá, sobre el que la Entidad se encuentra analizando la declaración de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) que daría lugar a suscribir un Acta de Suspensión en el proyecto.²⁴ A la fecha la estación de peaje no se ha revertido; por lo tanto, no ha generado recaudo para el proyecto de concesión Autopista al Mar 2, aportando a la materialización del riesgo de compensación a al concesionario Autopistas del Urabá S.A.S por menor recaudo.

El estado actual de las zonas de peaje Cirilo y Río Grande se muestran enseguida:

<p><i>Foto 27. Estación de peaje Cirilo</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p><i>Foto 28. Compensación por menor recaudo peaje Cirilo</i></p>  <p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>En la fotografía se muestran las consecuencias de los actos vandálicos ocurridos en enero de 2018 sobre la infraestructura del peaje Cirilo.</p>	<p>En las casetas de peaje se encuentra personal del concesionario Autopistas del Urabá S.A.S realizando los aforos de tránsito correspondientes.</p>

²³ Se puede evidenciar, por ejemplo, con la comunicación con radicado ANI No. 20183000046651 del 15 de febrero de 2018.

²⁴ El concesionario notificó a la Entidad de los actos vandálicos mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090049782 del 18 de enero de 2018. El concepto de la VPRE con relación a la declaración del EER se puede ver en la comunicación con radicado ANI No. 20186020079483 del 25 de mayo de 2018.

Foto 29. Estación de peaje Río Grande	Foto 30. Estación de peaje Río Grande
 <p data-bbox="284 722 771 754">Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	 <p data-bbox="860 722 1347 754">Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p data-bbox="251 786 803 883">Los actos vandálicos en la estación Río Grande incluyeron la quema de infraestructura y de materiales que se guardaban en dicha zona.</p>	<p data-bbox="828 786 1372 883">Las casetas de peaje están destruidas. La ANI se encuentra trabajando en la suscripción del Acta de Suspensión correspondiente.</p>

La Oficina de Control Interno concluye que las dificultades en la zona, tanto con entes territoriales como con la ciudadanía ha imposibilitado el cumplimiento de los plazos definidos en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 para la terminación de las obras de los peajes de Cirilo y Río Grande. Se recomienda a la Entidad oportunidad en la decisión referente a la declaración del EER ya que, de suscribirse un Acta de Suspensión, ésta generaría un impacto adicional en el cronograma de ejecución de obras.

En vista del análisis que se está llevando a cabo en el proyecto Autopista al Mar 2, se alerta que, de materializarse la desafectación del tramo El Tigre – Necoclí, el nivel de servicio de la infraestructura vial en ese sector disminuirá ya que al no hacer parte de los proyectos de la ANI no cumplirá con indicadores mínimos de operación y mantenimiento.

6.1.2 Zona de Córdoba

Respecto al departamento de Córdoba, en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 se adicionó plazo adicional a la construcción de la segunda calzada entre Montería y El Quince así como a la entrega de los estudios y diseños del puente contiguo al Rojas Pinilla sobre el río Sinú, en la ciudad de Montería. En el recorrido de auditoría se visitaron estos dos componentes del proyecto, lo que se evidencia en la presente sección.

- Segunda calzada Montería - El Quince

Este tramo tiene una longitud de 14.7 km y su inclusión en el proyecto se dio por medio de los otrosíes No. 2, 12 y 14 al contrato de concesión No. 008 de 2010. En el otrosí No. 20 se indicó que debido a la interferencia con 24 predios²⁵ se ampliaba el plazo para intervenir el hito 2 de esa

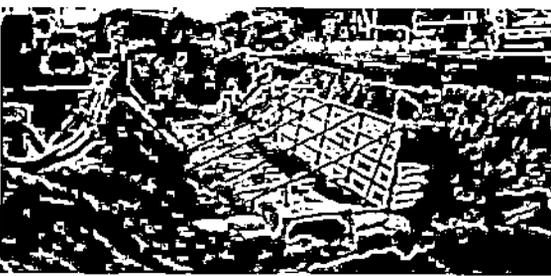
²⁵ De los 307 predios requeridos, 24 interferían con la ejecución de las obras: 8 sin antecedente registral (SAR), 14 en agotamiento de vía gubernativa dentro del proceso de expropiación, 1 en expropiación 1 en enajenación.

segunda calzada, con longitud de aproximadamente 4.78 km, distribuidos en dos sectores: K34+950-K37+000 y K47+000 – K49+731, hasta el 30 de julio de 2018. Los 10 km restantes se revirtieron en diciembre de 2017 y actualmente se encuentran en operación por parte del concesionario Ruta al Mar, a cargo del proyecto IP Antioquía-Bolívar.²⁶

El avance de la pavimentación del hito 2 de la construcción de la segunda calzada entre Montería y El Quince se puede evidenciar con las siguientes fotografías:

<i>Foto 31. PR 35 Montería – El Quince</i>	<i>Foto 32. PR 49 Montería – El Quince</i>
 <p data-bbox="289 825 774 853">Fuente: Visita al proyecto OCI, 23 de mayo de 2018.</p>	 <p data-bbox="865 825 1351 853">Fuente: Visita al proyecto OCI, 23 de mayo de 2018.</p>
<p data-bbox="256 886 807 944">Entre el K34+950 y el K37+00 predomina pavimentación en concreto asfáltico.</p>	<p data-bbox="833 886 1383 944">Entre el K47+000 y el K49+731 predomina rasante a nivel de material granular.</p>

Durante la auditoría se evidenciaron intervenciones al canal del separador de la doble calzada, al igual que la construcción de puentes peatonales:

<i>Foto 33. Reconfirmación canal Montería – El Quince</i>	<i>Foto 34. Puente peatonal Limonar PR 49</i>
 <p data-bbox="289 1397 774 1425">Fuente: Visita al proyecto OCI, 23 de mayo de 2018.</p>	 <p data-bbox="865 1397 1351 1425">Fuente: Visita al proyecto OCI, 23 de mayo de 2018.</p>
<p data-bbox="256 1461 807 1554">Se adelantan labores de intervención en el canal del separador de la doble calzada. La Interventoría ha hecho observaciones a la instalación del manto.</p>	<p data-bbox="833 1461 1383 1554">Se adelanta la construcción del puente ubicado en el K49+130, Limonar. Pendiente el traslado de redes por parte de los operadores competentes.</p>

En términos de operación, y en general para los tramos en doble calzada del proyecto, se evidenció que la ausencia de protección lateral en los separadores centrales genera alto riesgo de

²⁶ En el recorrido de auditoría se evidenció que la población está en contra de la instalación del peaje en proximidades a El Quince, perteneciente al proyecto IP Antioquía – Bolívar; por lo tanto, esa situación requiere de seguimiento permanente ya que se puede materializar una situación similar a la de los peajes Río Grande y Cirilo en el Urabá (Sección 6.1.1)

accidentalidad, que en el caso de la doble calzada entre Montería y El Quince se produce por la presencia del canal entre las dos calzadas. Se debe fomentar, desde la Supervisión y la Interventoría, acciones para mitigar estos riesgos, lo que también ha sido advertido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, principalmente en los pasos urbanos.²⁷

Por otra parte, en el recorrido de auditoría se evidenció que debido a indisponibilidad predial en el sector adyacente al centro de distribución de Bavaria (Montería – KM 4 Vía Planeta Rica) se está generando un embotellamiento de aproximadamente 600 m:

<p><i>Foto 35. Predio en expropiación Montería – El Quince</i></p>	<p><i>Foto 36. Predios SAR puente peatonal El Quince</i></p>
	
<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 23 de mayo de 2018.</p>	<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 23 de mayo de 2018.</p>
<p>Predio en proceso de expropiación que afecta la construcción de la segunda calzada en 600 m.</p>	<p>Sector occidental de puente El Quince afectado por predios SAR.</p>

La Oficina de Control Interno considera que el atraso actual en la ejecución de las obras de la segunda calzada entre Montería – El Quince puede dar lugar a que no se cumpla con la fecha máxima de ejecución y reversión, 31 de julio de 2018. Adicionalmente se genera la alerta de los perjuicios generados por el predio en expropiación en el sector al frente de Bavaria, que a la fecha imposibilita la continuidad de la segunda calzada en una longitud de 600 m. La titularidad de ese predio a nombre de la ANI se debe tener a más tardar el 31 de diciembre de 2018, ya que en esa fecha finaliza la gestión predial del Concesionario, acorde al otrosí No. 20 del contrato de concesión No. 008 de 2010.

- Estudios y diseños puente contiguo al Rojas Pinilla

Su ejecución se incluyó como parte de las obligaciones derivadas del otrosí No. 19 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 20 de abril de 2017. La necesidad de ampliación de plazo quedó definida en la cláusula quinta de esa modificación contractual, la cual se materializó con la suscripción del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010. Su fecha máxima de ejecución se estableció para el 8 de septiembre de 2017. Los volúmenes que componen esos estudios se entregaron progresivamente a partir de agosto de 2017, recibiendo concepto favorable por parte de la Interventoría en marzo de 2018.²⁸

²⁷ Ver comunicación con radicado ANI No. 20174091292632 del 4 de diciembre de 2017.

²⁸ Comunicación con radicado ANI No. 20184090271952 del 15 de marzo de 2018.

La finalidad de estos estudios y diseños es reemplazar el puente existente sobre el Río Sinú, ubicado en el PR63+900 del segmento del tramo Puerto Rey – Montería, el cual actualmente tiene restricciones de carga y es responsabilidad del Concesionario, lo que se evidenció en el recorrido de auditoría:

Foto 37. Limitación de carga Rojas Pinilla	Foto 38. Puente Rojas Pinilla
<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>	<p>Fuente: Visita al proyecto OCI, 22 de mayo de 2018.</p>
<p>El puente existente tiene una restricción de carga de máximo 10 tn, permitiendo el paso de vehículos de transporte público, pero no de vehículos de carga pesada, lo que es garantizado por medio de controladores de tráfico.</p>	<p>La Interventoría recomienda que mientras se construya el puente adyacente se deben realizar inspecciones rutinarias a la estructura del puente, específicamente a los pendolones para detectar problemas de oxidación o rotura de hilos.</p>

A pesar de que los estudios y diseños del nuevo puente se encuentran culminados no se tiene certeza de la entidad que ejecutará la construcción correspondiente; por lo tanto, se recomienda a la ANI adelantar los acercamientos correspondientes con el Municipio de Montería o con la Gobernación de Córdoba para que éstos se materialicen, teniendo en cuenta que es una necesidad del Municipio y que la elaboración de los diseños representó una inversión de aproximadamente \$700 millones de pesos a la ANI.²⁹

6.1.3 Zona del sur de Bolívar

Mediante el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 se dio plazo adicional a la intervención de, aproximadamente 43 km de vía entre Cantagallo y Simití, así como a actividades sobre el puente denominado Santo Domingo. El estado de estas intervenciones, con base en información suministrada por la Interventoría, es el siguiente:

²⁹ Se tiene una situación similar con los estudios y diseños de las obras de protección costera a la altura del PR 0+240 hasta el PR 0+390 de la vía Puerto Rey-Montería, tramo recibido por el proyecto IP Antioquia – Bolívar en agosto de 2017. Estos se incluyeron mediante el otrosí No. 15 al contrato de concesión No. 008 de 2010, para lo que se contaba con recursos de aproximadamente \$162 mil millones.

- **Cantagallo – San Pablo – Simití**

La infraestructura vial de los 43 km del tramo Cantagallo – San Pablo – Simití se compone de cuatro hitos. En el hito 1 se prevé la construcción de, aproximadamente, 11.8 km que incluyen la construcción de un puente de 285 m sobre el río Cimitarra. Los hitos 2,3 y 4 contemplan la construcción de calzada sencilla en una longitud total de aproximadamente 31 km. La presencia de predios sin antecedente registral (SAR) generó la prórroga para la ejecución y reversión de estas obras.

Con relación al hito 1, se evidenció que el Concesionario está solicitando la declaración de un EER³⁰ debido a que, según este, la ola invernal ha impactado negativamente su ejecución, la cual tiene un retraso del 45% respecto a lo programado. A la fecha se tiene pendiente la decisión correspondiente por parte de la ANI.

La Interventoría reportó durante la auditoría que los hitos 2 y 4 también tienen atrasos significativos, de 68% y 11.20%, respectivamente. Por su parte, el hito 3 se encuentra acorde a lo programado.

Parte del registro fotográfico entregado por la Interventoría asociado a las intervenciones que se ejecutan el corredor Cantagallo – San Pablo – Simití se muestra enseguida:

Foto 39. Hito 1 Puente Cimitarra	Foto 40. Hito 2 K38+500
 <p data-bbox="261 1274 811 1300">Fuente: Anexo C-2, Informe de interventoría abril de 2018.</p>	 <p data-bbox="850 1267 1400 1293">Fuente: Anexo C-2, Informe de interventoría abril de 2018</p>
<p data-bbox="261 1332 811 1397">Fotografía del estribo de salida presentada por la Interventoría en su informe de abril de 2018.</p>	<p data-bbox="850 1332 1400 1397">Rasante a nivel de material granular. El hito 2 es el que presenta mayor retraso, del 68%.</p>

La Oficina de Control Interno alerta que los hitos 1,2 y 4 no se van a ejecutar dentro del plazo definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, al considerar que a la fecha reportan un avance de ejecución de obra con atrasos superiores al 10%. Contractualmente los hitos 2 y 4 se deben revertir en mayo de 2018, lo que no será posible. Sobre el hito 1, se recomienda a la Interventoría y a la Supervisión declarar oportunamente, a favor o en contra, del EER solicitado por el Concesionario.

Con relación al hito 3 se recomienda llevar a cabo el proceso de reversión de manera oportuna, teniendo bajo consideración los lineamientos de la ANI establecidos para tal fin en el Manual de Reversión (GCSP-M-001), ya que el plazo definido para ello vence el 30 de mayo de 2018.

³⁰ Comunicación con radicado ANI No. 20184090501572 del 21 de mayo de 2017.

Por otra parte, se evidenció que en este corredor el Concesionario ha incumplido en materia ambiental, a tal punto que, por ejemplo, la ANLA mediante Auto 00338 de 5 de febrero de 2018 inició un proceso sancionatorio ambiental por los incumplimientos a la licencia ambiental Resolución 0790 de 3 de julio de 2015 relacionados con construcción y operación de campamentos en áreas no autorizadas, realización de aprovechamiento forestal no autorizado y emisiones atmosféricas no autorizadas.³¹

En este sentido, se recomienda a la Interventoría fortalecer el seguimiento a las acciones ambientales del Concesionario en este tramo con el fin de evitar ese tipo de sanciones que afectan de manera adicional la ejecución del proyecto y perjudican los recursos naturales, los que deben ser protegidos por el Estado al tener en cuenta el artículo 80 de la Constitución Política de Colombia de 1991.

- **Puente Santo Domingo**

Su ejecución se incluyó como parte de las obligaciones derivadas del otrosí No. 19 al contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 20 de abril de 2017. La necesidad de ampliación de plazo quedó definida en la cláusula quinta de esa modificación contractual, la cual se materializó con la suscripción del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010. Su fecha máxima de ejecución y reversión se prevé para el 30 de mayo de 2018. Durante la auditoría, la Interventoría reportó que el avance de la obra tiene un atraso menor al 5%, respecto de lo programado.

Foto 41. Puente Santo Domingo, julio 2017	Foto 42. Puente Santo Domingo, abril 2018
 <p>Fuente: Anexo C-2, informe de interventoría abril de 2018.</p>	 <p>Fuente: Anexo C-2, informe de interventoría abril de 2018.</p>
<p>Estado del puente Santo Domingo en julio de 2017. Su reconstrucción incluyó la adecuación de un puente metálico provisional.</p>	<p>Tiene una longitud de 29.4 m y ancho de tablero de 10.15m. La Interventoría reporta que tiene un avance superior al 95%.</p>

La Oficina de Control Interno considera que la terminación del puente Santo Domingo no representa una ruta crítica en el proyecto. Como se ha venido haciendo, se recomienda a las partes

³¹ Sección 9.1.3.1 del informe mensual de interventoría, remitido a la Entidad mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090487822 del 17 de mayo de 2018.

dar cumplimiento al Manual de Reversiones de la ANI en el momento en que se revierta esta infraestructura.

6.1.4 Conclusiones del avance de las obligaciones derivadas del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010

Se listan las conclusiones y consideraciones sobre avance que tiene el cumplimiento de las obligaciones derivadas del otrosí No. 20:

1. Se considera que las labores de mejoramiento del tramo El Dos – El Tres no se lograrán terminar dentro del plazo contractual definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, el cual vence el 30 de julio de 2018, debido que para esa fecha se debe haber culminado la gestión, predial, social, construcción, terminación de obras y reversión, razón por la que se debe solicitar al Concesionario la implementación de un plan de choque. En dado caso que éste no cumpla dentro del plazo contractual se debería dar inicio al proceso correspondiente.
2. Con relación a la rehabilitación del tramo Turbo – Chigorodó y segunda calzada del tramo Turbo – El Tigre, en el paso urbano El Tres y el puente Currulao, se alerta un posible incumplimiento al plazo definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, principalmente en el paso urbano El Tres, el cual en promedio, tiene un atraso superior al 10% respecto de lo programado.
3. Se considera que la indisponibilidad predial en el paso urbano El Tres ha impedido el inicio de la construcción de la segunda calzada, que, a pesar de interferir en una longitud inferior a 500 m, a futuro puede representar una obstrucción en el corredor vial.
4. Las partes deben acordar, en el corto plazo, como dar solución a la situación generada a partir de la decisión del Amigable Compondedor sobre el ancho de corona en las variantes del Urabá. No hacerlo podría implicar desplazamientos adicionales en el cronograma del proyecto.
5. Se considera que el Concesionario debe asumir los costos asociados a la adecuación de la infraestructura de las variantes del Urabá, incluido lo referente al daño emergente, al tener en cuenta que la situación generada se puede asociar a la materialización de un riesgo constructivo, de *variación en las cantidades de obra y mayores costos por construcción*, el cual se asignó al privado en la matriz de riesgos del contrato de concesión No. 008 de 2010.
6. El estado actual de corredor vial entre Necoclí y San Juan afecta negativamente la seguridad vial de los usuarios; por lo tanto, es fundamental que la Interventoría reitere al Concesionario la necesidad de llevar a cabo las intervenciones que den lugar para que se cumpla con los indicadores de reversión.
7. A pesar de que se suscribió el acta de terminación de la intervención denominada Acceso a Mellitos, a la fecha la Entidad no ha revertido la infraestructura asociada, lo que da lugar a un incumplimiento del plazo definido en el otrosí No. 20, el cual venció el 30 de septiembre de 2017.

8. Se recomienda a la Entidad oportunidad en la decisión referente a la declaración del EER asociada a las intervenciones en los peajes Cirilo y Río Grande, ya que, de suscribirse un Acta de Suspensión, ésta generaría un Impacto adicional en el cronograma de ejecución de obras.
9. La Oficina de Control Interno considera que el atraso actual en la ejecución de las obras de la segunda calzada entre Montería – El Quince puede dar lugar a que no se cumpla con la fecha máxima de ejecución y reversión de ese tramo, 31 de julio de 2018.
10. Se genera la alerta de los perjuicios generados por el predio en expropiación en el sector al frente de Bavaria, entre Montería y El Quince, que a la fecha imposibilita la continuidad de la segunda calzada en una longitud de 600 m. La titularidad de ese predio a nombre de la ANI se debe dar, a más tardar el 31 de diciembre de 2018, ya que en esa fecha finaliza la gestión predial del Concesionario, acorde al otrosí No. 20 del contrato de concesión No. 008 de 2010.
11. A pesar de que los estudios y diseños del nuevo puente Rojas Pinilla, sobre el río Sinú, se encuentran culminados no se tiene certeza de la entidad que ejecutará la construcción correspondiente; por lo tanto, se recomienda a la ANI adelantar los acercamientos correspondientes con el Municipio de Montería o con la Gobernación de Córdoba para que éstos se materialicen.
12. Se alerta que los hitos 1, 2 y 4 del tramo Cantagallo – San Pablo - Simití no se van a ejecutar dentro del plazo definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, al considerar que a la fecha reportan un avance de ejecución de obra con atrasos superiores al 10%. Contractualmente los hitos 2 y 4 se deben revertir en mayo de 2018, lo que no será posible.
13. Respecto de los tramos que cumplen con la programación de obra, se recomienda que la reversión correspondiente se lleve a cabo bajo los lineamientos definidos en el Manual de Reversión (GCSP-M-001).
14. Se evidenció que el Concesionario ha incumplido en materia ambiental, a tal punto que, la ANLA ha levantado procesos sancionatorios ambientales en el tramo Cantagallo – San Pablo Simití. Asimismo, se evidenció incumplimientos en la zona de Urabá; por consiguiente, se recomienda a la Interventoría fortalecer el seguimiento a las acciones ambientales del Concesionario para evitar perjuicios de carácter ambiental, que adicional a afectar la ejecución del proyecto, van en contra de del desarrollo sostenible.
15. En términos de operación y en general para los tramos en doble calzada del proyecto, se evidenció que la ausencia de protección lateral en los separadores centrales genera alto riesgo de accidentalidad, que en el caso de la doble calzada entre Montería y El Quince se produce por la presencia del canal en el separador central. Se debe fomentar, desde la Supervisión y la Interventoría, acciones para mitigar estos riesgos, lo que también ha sido advertido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, principalmente en los pasos urbanos.

7 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2, concerniente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED), por segunda vez, al Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas:³²

Tabla 7. Resultados de calificación MED de mayo de 2018.

Id	Componente	0-69	70-89	90-100	Cumplimiento contractual
		Calificación desempeño de Interventoría CARRETERO			
		Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	79.04	-	14/14 (100%)
02	Gestión Técnica	-	81.00	-	25/25 (100%)
03	Gestión Financiera	-	73.96	-	23/24 (96%)
04	Gestión Jurídica	-	78.33	-	15/15 (100%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	NA	NA	NA	NA
06	Gestión Ambiental	-	75.00	-	11/11 (100%)
07	Gestión Social	-	75.00	-	17/17 (100%)
08	Gestión Predial	-	81.00	-	10/10 (100%)

Calificación ponderada:	77.67/100	Cumplimiento contractual:	115/116 (99%)
-------------------------	-----------	---------------------------	---------------

Se observó una interventoría que en términos generales cumple con sus obligaciones contractuales y aporta valor agregado a su quehacer. Se calculó un indicador de cumplimiento contractual del 99%. El 1% faltante está relacionado con oportunidades de mejora en acciones para verificar que el Concesionario no constituya actos de corrupción, lo cual es una obligación definida en el artículo 84 de 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 y la efectividad del control de la gestión pública.

No se analizó el componente de aforos y recaudo debido a que actualmente, el Concesionario no opera ninguna estación de peaje.

Dadas las actualizaciones que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en 2013,³³ presentadas en la siguiente tabla, no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como, por ejemplo, en la

³² Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 1 y 5.

³³ El informe de auditoría se entregó a la VGC mediante comunicación con radicado ANI No. 20131020097343 del 5 de diciembre de 2013.



primera calificación el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

Tabla 8. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto

Id	Componente	dic-13	may-18
1	Gestión Administrativa	73.00	79.04
2	Gestión Técnica	70.90	81.00
3	Gestión Financiera	70.14	73.96
4	Gestión Jurídica	66.33	78.33
5	Gestión de Aforo y recaudo	NA	NA
6	Gestión Ambiental	NA	75.00
7	Gestión Social	72.32	75.00
8	Gestión Predial	70.50	81.00
Calificación global		70.53	77.67

En la auditoría documental realizada los días 23 y 24 de mayo de 2018, el equipo de Interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato. La Oficina de Control Interno tiene las siguientes observaciones sobre la gestión que adelanta la Interventoría para cada uno de los componentes del contrato de concesión:

Tabla 9. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
COMPONENTE ADMINISTRATIVO 79.04/100	
<ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría cuenta con personal adicional al mínimo requerido contractualmente, dentro del que se tiene una ingeniera que coordina las actividades de reversión acorde al procedimiento y formatos para reversión definidos en el Manual de Reversiones de la ANI (GCSP-M-001). - El sistema de gestión documental de la Interventoría contempla un protocolo de transferencia de archivos (FTP), por medio del cual, desde cualquier lugar, la Supervisión puede conectarse a un servidor para descargar información relacionada con el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda definir con la Supervisión del proyecto un día calendario de cada mes para entregar los informes mensuales de Interventoría ya que el contrato No. SEA 020 de 2012 prevé que durante la fase de construcción, en la que actualmente se encuentra el proyecto, el Interventor elaborará y entregará al Supervisor de la ANI un informe mensual dentro de las dos semanas siguientes a la fecha de la visita de cada mes. Lo anterior con el objetivo de minimizar el riesgo de que el contenido de los informes mensuales pierda oportunidad. - Se recomienda a la Interventoría diseñar un plan de acción para atender las actividades de liquidación que requiera el contrato de concesión. Para ello se puede ir familiarizando con las disposiciones legales (Ley 1105 de 2006) y con los formatos de la Entidad, tal como el formato Acta de Liquidación (GCSP-F-129), para tal fin.



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
COMPONENTE TÉCNICO 81.00/100	
<ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría cuenta con laboratorios de suelos en las zonas donde actualmente se ejecutan las principales obras del proyecto, esto es en Urabá (Antioquía) y San Pablo (Bolívar), lo cual permite seguimiento in situ a los materiales de construcción que utiliza el Concesionario. - La Interventoría ha diseñado e implementado un formato interno con el que se lleva la trazabilidad de las entregas y observaciones asociadas a los estudios y diseños que se han llevado a cabo en la ejecución del proyecto. Esta información se actualiza y se entrega dentro del Anexo B de sus informes mensuales. - El Consorcio interventor ha diseñado e implementado fichas con la información de avance de las diferentes obras que se ejecutan en el proyecto, las que cuentan con registro fotográfico y porcentaje de avance de cada una de las actividades que conforman las obras. Esta información se actualiza y se entrega dentro del Anexo C de sus informes mensuales. - Se evidenció que, para el sector entre San Juan y Necoclí, la Interventoría cuenta con un inventario de sitios críticos, en el cual se ha definido la localización, tipo de inconveniente, posibles soluciones, gestiones realizadas para mitigar los riesgos asociados a inestabilidad. - La Interventoría ha diseñado e implementado un formato de seguimiento al estado de las vallas informativas del proyecto lo cual va en línea con la resolución 1219 del 4 mayo de 2015 emitida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas de proyectos de infraestructura de transporte que contrate la ANI. Este formato se actualiza y se presenta en los informes mensuales de Interventoría. - A manera de buena práctica, la Interventoría ha adelantado recorridos de inspección nocturna para verificar la operación del corredor sin luz solar. Se recomienda documentar los análisis de 	<ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría reportó que los porcentajes de avance de la construcción del proyecto son conciliados entre los residentes de Interventoría y Concesionario. Debido a que no se presentaron evidencias de ello, se podrían diseñar e implementar formatos de conciliación en los que firmen las partes y así evitar posibles inconsistencias en los reportes de avance de obra. - Se recomienda utilizar la plataforma <i>Rodando la Vía</i> (http://www.anticorrupcion.gov.co/Paginas/rodando-la-via.aspx) diseñada por la Secretaría de Transparencia con el fin de mejorar el control social al contrato de concesión No. 008 de 2010 y fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional. - La Interventoría debe incrementar el seguimiento y control a los equipos de las ambulancias del Concesionario, así como al funcionamiento de los postes SOS. En la presente auditoría se hicieron llamadas de prueba en el poste SOS 22 del tramo Necoclí – San Juan y en el poste SOS de la variante San Pelayo sin obtener atención por parte del Concesionario. Asimismo, se recomienda incrementar el seguimiento a la señalización temporal, principalmente, relacionada con las zonas de disposición de material sobrante (ZODME). Durante la auditoría se visitó el ZODME localizado en la variante de Apartadó y no se evidenció señalización de aproximación ni cerramiento. - Se recomienda que con la Supervisión se revise y se decida oportunamente sobre el valor de índice de ahuellamiento máximo permitido para el recibo de hitos y de tramos ya que el proyecto se encuentra en etapa de reversión, la que trae consigo el recibo de infraestructura, que a su vez puede ser afectado por los valores máximos permitidos para ese índice. Se evidenció que los requerimientos son superiores a lo que actualmente se solicita en proyectos 4G. -Se recomienda fomentar la instalación de elementos de protección lateral a lo largo proyecto, principalmente en los separadores de los tramos en doble calzada. Se evidenció que debido a la ausencia de ello se tienen sectores en el proyecto con riesgo de accidentalidad

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>estos recorridos ya que pueden contribuir a la seguridad vial del proyecto.</p>	<p>debido a cruces indebidos por parte de usuarios y de choque frontal debido a las mínimas diferencias de rasante entre las calzadas.</p> <p>- Se recomienda seguimiento al cumplimiento de los requerimientos que se solicitan al Concesionario para el recibo de la segunda calzada entre Turbo y El Tigre, asociados con la colocación de sobrecarpeta asfáltica a lo largo de, aproximadamente, 14 km.</p>
<p>COMPONENTE FINANCIERO 73.96/100</p>	
<p>- Mensualmente la Interventoría lleva a cabo un diagnóstico a los estados financieros del patrimonio autónomo a partir indicadores cuantitativos tales como: razón corriente, capital de trabajo, margen neto y rentabilidad sobre el patrimonio (ROE), entre otros.</p> <p>- La Interventoría cuenta con la trazabilidad de los pagos al Concesionario por entrega de hitos. Se evidenció que, corte a abril 30 de 2018, en ese mes hubo pago por concepto de hitos por valor de \$20.030.935.705 y que el valor total por pago de hitos es de \$1.212.215.708.269, equivalente al 74.5% del valor total de las obras de construcción.</p> <p>- La Interventoría cuenta con la trazabilidad del recaudo generado en el proyecto, antes y después de que se alcanzará el VPIT del proyecto. Se evidenció que el recaudo en exceso, que alcanzó más de \$40,000 millones, fue depositado en una subcuenta especial en el patrimonio autónomo cuyo beneficiario es la ANI.</p>	<p>- Se recomienda continuar con el acompañamiento a la Entidad en la gestión que se viene adelantando para definir la aplicabilidad de retenciones del 33% o del 20% por las compensaciones socioeconómicas que se lleven a cabo en el proyecto.</p> <p>- Con el fin de dar cabal cumplimiento al artículo 84 del Estatuto Anticorrupción, Ley 1474 de 2011, según el cual la Interventoría es responsable por mantener informada a la Entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción, se recomienda a la Interventoría verificar periódicamente que el Concesionario no incurra en lavado de activos y/o financiación del terrorismo, lo cual se puede llevar a cabo, por ejemplo, por medio de certificaciones emitidas por la fiducia y/o seguimiento a denuncias reportadas por terceros.</p>
<p>COMPONENTE JURÍDICO 78.33/100</p>	
<p>- Periódicamente la Interventoría verifica la existencia y representación legal del Concesionario mediante certificaciones emitidas por la Cámara de Comercio de Montería, lo cual permite, en caso de que llegase a ocurrir, notificar a la ANI de situaciones al interior del Concesionario que pueden perjudicar la ejecución del proyecto.</p> <p>- La Interventoría actualiza bases de datos con la trazabilidad de los presuntos incumplimientos,</p>	<p>- Se recomienda a la Interventoría continuar con la oportunidad en la gestión de acompañamiento a la ANI requerida para dar solución a situaciones que pueden afectar el normal desarrollo del contrato de concesión No. 008 de 2010, tales como las medidas a implementar tras el fallo del Amigable Compondedor del 20 de abril de 2018 con relación al ancho de corona de las variantes del Urabá.</p> <p>- A manera de buena práctica que fomente el autocontrol, se podría implementar una matriz o</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>controversias solucionadas mediante tribunales de arbitramento o amigable composición, y procesos judiciales que han ocurrido en la ejecución del proyecto, lo cual permite a un tercero conocer fácilmente la situación jurídica del contrato de concesión No. 008 de 2010.</p>	<p>metodología para identificar y hacer seguimiento de manera periódica a los riesgos que se pueden presentar en la ejecución del contrato de interventoría No. SEA 020 de 2012.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda continuar con el acompañamiento que requiera la Entidad para dar solución a los procesos judiciales en curso, tales como demandas de acción popular.
COMPONENTE AMBIENTAL 75.00/100	
<ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría hace seguimiento a las cantidades de residuos sólidos generados en el proyecto, lo que permite llevar a cabo análisis de capacidad de las zonas de disposición de material sobrante. Esta información se actualiza mensualmente en los informes ambientales de Interventoría, donde se relacionan las cantidades recolectadas durante el mes, al igual que acumuladas. Con corte a abril de 2018, entre 2017 y 2018 se reporta la recolección de, aproximadamente, 90 toneladas. - Mensualmente la Interventoría actualiza matrices que guardan la trazabilidad de la gestión implementada en el proyecto para procesos de licenciamiento ambiental y de actos administrativos relacionados con actos administrativos otorgados para intervenciones con PAGA. Con corte a abril de 2018, la Interventoría reportó que el proyecto cuenta con 10 licencias ambientales otorgadas por la ANLA y con 23 PAGAs. La anterior información se presenta en el anexo I de los informes mensuales de la Interventoría. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda continuar conminando al Concesionario cuando incurra en incumplimientos ambientales, con el objetivo de que éste subsane las situaciones previamente a que la ANLA lleve a cabo las sanciones correspondientes. Por ejemplo, en la presente auditoría se evidenció que con el Auto 338 del 5 de febrero de 2018, la ANLA ordenó el inicio de un proceso sancionatorio en contra del Concesionario por ejecutar acciones ambientalmente inadecuadas en el corredor San Pablo -Simití. - A través de la Supervisión del proyecto se podría notificar al interior de la Vicepresidencia de Gestión Contractual que el Manual de Reversiones de la ANI (GCSP-M-001) no contempla formatos para pendientes ambientales en proyectos carreteros, lo que, a juicio de la OCI, es vital para hacer seguimiento a los pendientes que quedan tras revertir la infraestructura de los proyectos de concesión y que pueden llegar a constituirse en pasivos ambientales. - Se recomienda a la Interventoría seguimiento permanente al cumplimiento de los pendientes de los permisos ambientales que tiene el Concesionario en los tramos ya revertidos del proyecto.
COMPONENTE SOCIAL 75.00/100	
<ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría actualiza información referente al cumplimiento del plan de gestión social del Concesionario, el cual incluye programas de atención al usuario de los corredores del proyecto y de fomento de la seguridad vial, entre otros. El control a la ejecución de estos programas es 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda oportunidad en la entrega del inventario socioeconómico del año 2017 que la Interventoría actualiza y entrega de manera anual a la Entidad. - Se recomienda a la Interventoría seguimiento



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>consignado en los informes mensuales de Interventoría mediante formatos que almacenan las acciones del concesionario y las verificaciones hechas por la Interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría actualiza una base de datos con los montos aprobados para compensaciones socioeconómicas en los diferentes tramos del proyecto, que con corte a abril de 2018 ascienden a aproximadamente \$10,000 millones. Previo a la aprobación de estos recursos la Interventoría valida los insumos aportados por el Concesionario para tal fin. 	<p>permanente al cumplimiento de los pendientes de los sociales que tiene el Concesionario en los tramos ya revertidos del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con el fin de fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia, se recomienda asegurar el funcionamiento de la página web de la Interventoría (http://intransamericas.com/). Durante la auditoría se evidenció que los enlaces "Avance de obra" y "Documentación" se encuentran caídos. En este último se podría subir la documentación contractual del proyecto, tanto del Concesionario, como de Interventoría.
COMPONENTE PREDIAL 81.00/100	
<ul style="list-style-type: none"> - La Interventoría cuenta con una base datos que guarda la trazabilidad de la gestión predial del proyecto, incluyendo, entre otros, atributos relacionados con la totalidad de predios requeridos, 1889, pagos realizados, de aproximadamente \$240,000 millones, y cantidad de predios disponibles y adquiridos, 97% y 67%, respectivamente. Los anteriores datos con corte a abril de 2018. - La Interventoría cuenta con múltiples herramientas gráficas e indicadores cuantitativos que permiten evaluar el estado de la gestión predial. Información que se consigna en los informes mensuales prediales de Interventoría. - Se considera que el seguimiento a la financiación predial a cargo del Concesionario ha sido adecuado, que incluye la presentación de facturas de pago por parte de este último acompañadas de las promesas de compraventa o escrituras, según corresponda, y el documento que acredite el respectivo pago. 	<ul style="list-style-type: none"> - Con base en la cláusula novena del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, la gestión predial para lograr la titularidad de la totalidad de los predios requeridos para el proyecto continuará siendo obligación a cargo del Concesionario hasta diciembre 31 de 2018. Por lo anterior, es recomendable solicitar permanentemente al Concesionario que se implemente un plan de contingencia para agilizar la gestión que con corte a abril de 2018 es del 33% de los predios requeridos. De no conseguir el 100% de la titularidad a diciembre 31 de 2018, esta gestión estará a cargo de la ANI. De igual manera se considera necesario analizar metodologías para que la Entidad logre culminar la gestión predial en caso de que el Concesionario no lo haga dentro del plazo contractual. - Se recomienda acompañamiento permanente a la Entidad en la gestión que se requiera con relación a los incumplimientos en curso asociados a la implementación del sistema Olympus y falta de entrega de información de la gestión predial correspondiente al expediente VA-Z2_05-037 en el tramo San Marcos – Majagual – Achí.

8 VERIFICACION DE ACCIONES ANTE SOLICITUDES DE ENTES DE CONTROL

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3, referido a la verificación de las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado, en



primer lugar, se evidenció que entre enero de 2017 y abril de 2018 la Contraloría General de la República (CGR) y la Procuraduría General de la Nación (PGN) han hecho múltiples solicitudes a la Entidad con relación a la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010 ejecutado por Vías de Las Américas S.A.S.

Las solicitudes adelantadas por la CGR se enfocan, entre otros, en el seguimiento a las estaciones de peaje en el Urabá, especialmente del peaje Cirilo, en los recursos destinados a la operación y mantenimiento de los corredores concesionados y en la destinación de los excedentes de peaje una vez se alcanzó el VPIT del proyecto. Asimismo, se evidenciaron requerimientos con relación a los resultados de las dos auditorías adelantadas por la CGR en 2016 en las que se analizó la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010.³⁴

Por su parte, las solicitudes adelantadas por la PGN se enfocan en investigaciones de funcionarios al interior de la Entidad como consecuencia de presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010. Se evidenciaron investigaciones adelantadas al exvicepresidente de Gestión Contractual, Andrés Figueredo Serpa, al representante legal de la Interventoría, Hernando Vásquez y al gerente de proyecto, Alberto Augusto Rodríguez.

El detalle de los requerimientos mencionados se muestra en el Anexo 2.

En segundo lugar, no se evidenciaron no conformidades pendientes de cierre en el Plan de Mejoramiento por Procesos asociadas a los resultados de la auditoría adelantada a las funciones de Interventoría y Supervisión por la OCI en 2013.³⁵

Finalmente, acerca de los avances para subsanar hallazgos señalados por la CGR en las auditorías que ha adelantado a la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010,³⁶ se evidenció que, con corte al 30 de abril de 2018, en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) de la ANI se tienen 29 hallazgos en término, de los cuales se presenta su descripción general en la siguiente tabla:

Tabla 10. Hallazgos en término señalados por la CGR.

No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
951-20	Subcategoría: Predios no requeridos. Descripción: Debido a un cambio de diseño, se presentó la no utilización para el desarrollo del proyecto, de algunos predios que ya habían sido adquiridos por el concesionario, en el sector El Zungo, del tramo Turbo - El Tigre. La suma de 533.9 millones	1. Pronunciamiento integral de la Interventoría 2. Soporte del reintegro de los recursos de predios no utilizados 3. Mecanismo de solución de controversias activado, si aplica 4. Informe de cierre

³⁴ Informe final de auditoría Agencia Nacional de Infraestructura – ANI Vigencia 2016 (Radicado ANI No. 20174090973632 del 12 de septiembre de 2017) e Informe final de auditoría de cumplimiento a la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI Vigencia 2016 (Radicado ANI No. 20174091376822 del 27 de diciembre de 2017).

³⁵ El informe de auditoría se entregó a la VGC mediante comunicación con radicado ANI No. 20131020097343 del 5 de diciembre de 2013.

³⁶ Adicionalmente a las dos auditorías hechas en 2016, la CGR adelantó una auditoría en 2014 (Radicado ANI No. 20164090377562 del 10 de mayo de 2016).

No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
	<p>de pesos en predios adquiridos y no utilizados que hasta la fecha no han sido restituidos por el concesionario. % Avance unidades de medida: 25% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.</p>	
954-23	<p>Subcategoría: Demora en gestión predial. Descripción: Para el proceso de adquisición del predio VA-22-06-05-090 se establece una limitante para el proceso de negociación, situación reflejada en el concepto jurídico del estudio de títulos del 16-oct-2013, toda vez que el área requerida para el proyecto que hace parte de las zonas comunes de esta propiedad horizontal, presenta una inconsistencia en el folio de matrícula de dicho predio, al haber inscrito a las personas naturales y jurídicas y no como una figura de constitución de propiedad horizontal. Transcurrido aproximadamente 2 años, no se ha solucionado dicha problemática para surtir el proceso de notificación de la oferta de compra. % Avance unidades de medida: 40% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comités prediales que incluyan la verificación de este tipo de casos 2. Comunicación del concesionario al respecto de la gestión 3. Soporte de la terminación de la gestión predial correspondiente, mediante folio de registro a nombre de la ANI 4. Contrato estándar 4G - matriz de asignación de riesgos 5. Informe de cierre
1169-28	<p>Subcategoría: Intervención entidades territoriales. Descripción: Se pudo establecer que las obras correspondientes a las áreas administrativas y/o de servicio de los peajes denominados Cirilo y Río Grande, se encuentran suspendidas desde el 2 junio 2016, el primero, y desde el 29 de septiembre de 2016, el segundo. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 31 de julio de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Socializaciones anteriores a la construcción del peaje 2. Denuncia penal en contra de la Alcaldía de Turbo 3. Denuncia fiscal en contra de la Alcaldía de Turbo 4. Denuncia disciplinaria en contra del alcalde y el Secretario de Planeación de la Alcaldía de Turbo 5. Acción Judicial que conociere el Tribunal Administrativo de Antioquia 6. Pronunciamento del Tribunal Administrativo de Antioquia <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Solicitar a Contraloría el traslado del presente Hallazgo a la Alcaldía de Turbo <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de cierre
1170-29	<p>Subcategoría: Proyección deficiente en la adquisición de predios. Descripción: En la estructuración del proyecto se estimó el valor de la adquisición predial en \$27,551 millones (incluido el 20% adicional de riesgo predial a cargo del concesionario). Sin embargo, según estudio predial se previó la proyección del valor de adquisición predial en \$335.177 millones, es decir, el 1289% más de lo programado. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 31 de julio de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modificaciones contractuales en relación predios. 2. Informe de Vicepresidencia de Estructuración explicando lo sucedido 3. Soportes de gestión para la solicitud de los recursos adicionales requeridos 4. Gestión de los recursos adicionales solicitados ante el Ministerio de Hacienda <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Contrato del estructurador 6. Informe de la Interventoría 7. Contrato estándar 4G que incluye: - Apéndice

No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
		Predial y Matriz de Riesgos 8. Procedimiento de Estructuración Predial INFORME DE CIERRE 9. Informe de cierre
1171-30	<p>Subcategoría: Retrasos en obras por predios. Descripción: Existen atrasos significativos en la construcción, principalmente originado por la baja gestión en la adquisición predial, toda vez que a 31 de diciembre de 2016 de 1858 predios requeridos solo se cuenta con 1022 (55%) adquiridos con folios de matrícula. Según informe de interventoría del 20 dic 2016, el avance general de obra es 78.1% versus avance programado 92.7%. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 31 de diciembre de 2018.</p>	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Concepto conjunto de las áreas en las que se indiquen las causas de los atrasos prediales, sociales y técnicos 2. Otrosí N°20 al Contrato de Concesión - El cual proroga el Contrato de Concesión 3. Informe del Concesionario en el que se indique el estado actual del contrato, la causa de los atrasos y el plan contingente propuesto para subsanarlos 4. Informe de interventoría que dé cuenta de la ejecución del proyecto, posibles causas de los atrasos presentados y propuestas de solución para los mismos 5. Oficio en el que se comine al Concesionario al cumplimiento del Contrato de Concesión 6. En caso de configurarse, inicio del proceso de incumplimiento o bien informe de cumplimiento de la interventoría 7.- Informe periódico sobre el resultado de la gestión predial. 8.- Actas de comité predial UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 9. Solicitar a Contraloría el traslado del presente Hallazgo a las entidades encargadas de la administración de los predios que afectan la ejecución de las obras 10. Manual de Interventoría y Supervisión 11.- Contrato Estándar 4G. Apéndice predial INFORME DE CIERRE 12. Informe de cierre
1189-1	<p>Subcategoría: Deficiencia en la estructuración del proyecto. Descripción: El modelo de estructuración, para los años 2012-2016 contenía unos ingresos operacionales de cuatro (4) peajes, adicionales a los dos (2) existentes (Purgatorio y los Cedros); sin embargo, solo con los dos (2) peajes existentes desde el inicio de la concesión, se cumplió con VPIT en noviembre de 2014. Así mismo, el peaje programado para ubicar en el tramo Necoclí - San Juan de Urabá, no fue proyectado acorde a la realidad, ya que en el momento de su construcción el concesionario determinó que era deficitario, el cual a la fecha no se encuentra ejecutado en un 100%. Por otra parte, se pactaron inversiones en adquisición de predios por \$27.551.1 millones, para la adquisición de 282 predios. A julio de 2017 se previó la necesidad de</p>	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe financiero conjunto de las áreas de estructuración y técnica 2. Informe predial de Vicepresidencia de Estructuración. 3. Informe predial de la VPRE sobre las condiciones actuales del proyecto UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4. Contrato del estructurador (Si Aplica) (Evaluación Financiera) 5. Modelo estándar Contrato 4G, incluye los apéndices técnicos, Apéndice Predial, Anexo Declaración de Utilidad Pública 6. Concepto estructuración experto predial 7. Procedimientos: - Adquisición predial - GCSP-P-010



No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
	<p>adquirir 1858 predios por \$335.170 millones. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>- Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 8. Soportes de Gestión otras entidades</p> <p>INFORME DE CIERRE 9. Informe de Cierre</p>
1190-2	<p>Subcategoría: Desplazamiento de cronograma. Descripción: Se observa retraso y demora en la ejecución de las inversiones por \$91.185.9 millones posteriores al cumplimiento del VPIT. Por otra parte, con la entrega de los dos (2) peajes en operación al inicio del contrato, eran suficientes para cubrir el VPIT, teniendo en cuenta que este fue alcanzado en noviembre de 2014, situación que deja entrever que los cuatro (4) peajes nuevos a construir no eran necesarios para cubrir los ingresos requeridos del proyecto. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe técnico - financiero que de cuenta del avance de obras frente a las entregas y pagos realizados por las mismas, incluir Actas de hitos terminados 2. Informe del Concesionario 3. Informe de Interventoría 4. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) 5. Informes periódicos de interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Manual de Interventoría y supervisión 7. Contrato Estándar 4G 8. Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual</p> <p>INFORME DE CIERRE 9. Informe de Cierre</p>
1191-3	<p>Subcategoría: Desplazamiento de cronograma. Descripción: <u>Sobre ejecución de recursos:</u> 1. Se señala que los recursos transferidos al Patrimonio Autónomo, del 1 de enero de 2010 al 31 de diciembre de 2013, ascendieron a \$1.5 billones en pesos corrientes, cumpliendo con el valor presente de las inversiones totales (VPIT). 2. Se señala una deficiente estimación de recursos para la adquisición predial, al pasar de \$33,000 millones a \$335,170 millones. 3. Se observa que existen tramos que no han sido ejecutados y que fueron rebalanceados y reprogramados en obras de construcción de calzada nueva por rehabilitación y/o mejoramiento con los otros ítems 2,12,14,17 y 19, respectivamente. <u>Sobre ejecución financiera:</u> De los recursos programados a junio 30 de 2017 por \$1.58 billones, se han ejecutado \$1.01 billones, es decir el 64%, de los cuales se han tramitado cincuenta y seis (56) actas de terminación de hitos y pagadas (56) al Concesionario, por valor de \$991.668.9</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe financiero (Estructuración) 2. Informe del técnico - financiero 3. Informe del Concesionario 4. Informe de Interventoría 5. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Manual de interventoría y supervisión 7. Contrato Estándar 4G 8. Concepto experto estructuración predial 9. Procedimientos: - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 10. Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual</p>



No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
	<p>millones. Evaluado el estado actual de las obras iniciales, rebalancesos y obras nuevas, existen varios tramos que tienen una ejecución financiera del 0%. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>INFORME DE CIERRE 11. Informe de Cierre</p>
1192-4	<p>Subcategoría: Rendimientos financieros. Descripción: En la cuenta No. 245-717636-28 - Subcuenta 1414 aportes ANI y Fiduexcecentes 1226 aportes INCO, a 30 de junio de 2010 se han generado rendimientos financieros por \$224.308.8 millones; sin embargo, la entidad incluyó parte de estos recursos en su presupuesto sin situación de fondos, los cuales han sido reinvertidos en el mismo proyecto y distribuidos en otros proyectos. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe del área de planeación 2. Informe jurídico - financiero de las áreas de planeación y jurídica</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 3. Contrato Estándar 4G 4. Procedimiento Anteproyecto de Presupuesto</p> <p>INFORME DE CIERRE 5. Informe de Cierre</p>
1193-5	<p>Subcategoría: Planeación contractual. Descripción: Se eliminó la construcción de 11 km de la doble calzada Turbo - El Tigre, a través del otrost No. 2. A cambio de dicha actividad, se realizó la intervención de una longitud de 16.1 km a nivel de mejoramiento y/o rehabilitación del tramo Sanjuán de Urabá - Arboletes, inicialmente contemplado como mantenimiento rutinario. Asimismo, se destinaron recursos para la elaboración de los estudios y diseños definitivos de la segunda calzada entre Montería y el Quince. Lo anterior no estaba contemplado en el contrato inicial. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe técnico (Estructuración y Contractual) 2. Informe técnico - financiero 3. Informe del concesionario 4. Informe de interventoría 5. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Resolución Bitácora 7. Manual de interventoría y supervisión 8. Contrato Estándar 4G 9. Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual</p> <p>INFORME DE CIERRE 10. Informe de Cierre</p>
1194-6	<p>Subcategoría: Predios no requeridos. Descripción: Se adquirieron y se pagaron quince predios en el sector de Zungo - Turbo - El Tigre que no fueron utilizados, lo cual lleva al Concesionario a retornar a la ANI, a 31 de julio de 2017, \$2,457.9 millones. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe predial - financiero 2. Soportes de la devolución 3. Actas de comité predial.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4. Informe trimestral desde el área predial de la interventoría 5. Modelo estándar Contrato 4G, incluye los apéndices técnicos, Apéndice Predial, Anexo Declaración de Utilidad Pública 6. Concepto estructuración experto predial 7. Procedimientos: - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de</p>



No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
		priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 8. Soportes de Gestión otras entidades INFORME DE CIERRE 9. Informe de Cierre
1195-7	Subcategoría: Deficiencia en la supervisión contractual. Descripción: No existió operación y mantenimiento entre agosto y noviembre de 2016 en el tramo Santa Lucía - San Pelayo, por lo cual la ANI considera que el Concesionario debe reintegrar \$273.8 millones, valor que corresponde al mantenimiento dejado de ejecutar en dicho período. Al respecto el Concesionario expresa que en la comunicación 2016-14-013820-1 que el mantenimiento rutinario fue iniciado el día 01 de diciembre de 2016, por lo tanto, antes de esa fecha no se realizó ningún tipo de mantenimiento. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe técnico - financiero 2. Soportes de la devolución UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 3. Memorando control interno con recomendaciones para reconocimientos a Concesionarios derivados de los acuerdos Conciliatorios. (BASE DE CONOCIMIENTO) 4. Manual de interventoría y supervisión 5. Contrato Estándar 4G INFORME DE CIERRE 6. Informe de Cierre
1196-8	Subcategoría: No asignación de recursos por MHCP. Descripción: A 30 de julio de 2017, la ANI adeudaba por concepto de aportes al Fondo de Contingencias la suma de \$139.651.2 millones, que corresponden a la concesión Transversal de las Américas, valor que corresponde al déficit desde el año 2015. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Documento de anteproyecto, sección Gastos de Servicio de la Deuda Pública Interna. 2. Comunicaciones a MHCP UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 3. Procedimiento Anteproyecto de Presupuesto INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre
1197-9	Subcategoría: Claridad en obligaciones contractuales. Descripción: Se evidencian debilidades en la redacción de los estudios técnicos suscritos dentro del contrato de concesión No. 08 de 2010, considerando que la ambigüedad en apartes de su apéndice técnico, con relación a las intervenciones del tramo Turbo - El Tigre, originó una demanda arbitral que a la postre generó un fallo desfavorable contra la Entidad. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Antecedentes 2. Informe jurídico 3. Informe de defensa judicial 4. Informe de Interventoría UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Modelo estándar Contrato 4G - Apéndices Técnicos 7. Concepto jurídico externo INFORME DE CIERRE 8. Informe de Cierre
1198-10	Subcategoría: Panel de expertos. Descripción: La figura de Panel de Expertos como MASC transgredió el mandato del artículo 116 de la Constitución Política, generando la consecuencia de viciar de objeto ilícito el acto.	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de las áreas de defensa judicial y/o jurídica 2. Documentos Concesionario 3. Bitácora Otrosí N°10



No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
	<p>% Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>4. Informe financiero de interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>5. Modelo estándar Contrato 4G 6. Concepto jurídico externo</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>7. Informe de Cierre</p>
<p>1199-11</p>	<p>Subcategoría: Adiciones. Descripción: Con ocasión de la implementación de algunos de los 20 otrosíes suscritos dentro del contrato de concesión No. 008 de 2010, se han desafectado algunas obras inicialmente pactadas, con el objeto de afectar algunas obras nuevas que básicamente son de construcción y rehabilitación, situación evidenciada en las acciones contenidas en los otrosíes números 2, 12, 14, y 17 por \$91.185.9 millones. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Bitácoras modificatorias (2, 12, 14 y 17). 2. Informe jurídico - financiero - técnico (naturaleza del contrato)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>3. Contrato estándar 4G 4. Contrato del estructurador (Si Aplica) 5. Resolución Bitácora 6. Manual de Contratación 7. Procedimiento Modificación de Contrato de Concesión 8. Concepto jurídico externo</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>9. Informe de Cierre</p>
<p>1200-12</p>	<p>Subcategoría: Problemas en aprobación de licencia ambiental. Descripción: No se cumplió con el objeto contractual establecido en el literal b) de la cláusula sección 1.02 del Contrato 08 de 2010 relacionado con la ejecución del tramo 11: Yondó - Canta Gallo, entre el PR 0+000 y el PR 39+850 (39.850 Km) % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe trazabilidad del Concesionario 2. Informe trazabilidad de Interventoría 3. Gestiones (comunicaciones y otros) 4. Informe de interventoría frente a la responsabilidad del Concesionario 5. Concepto área ambiental</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>6. Propuesta Contratos Interventoría 7. Propuesta Contratos de Concesión 8. Contrato estándar 4G - Aspectos ambientales</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>9. Informe de Cierre</p>
<p>1201-13</p>	<p>Subcategoría: Incumplimiento obligaciones. Descripción: El peaje numero 4 denominado "Santana", ubicado en el PR 14+160 de la ruta 80, a pesar de estar construido en un 100% y haberse pagado al Concesionario en su totalidad. Adicionalmente, las instalaciones construidas presentan deficiencias. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Resolución peajes 2. Concepto de interventoría sobre condiciones para reversión. 3. Actas de reversión del tramo</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>4. Contrato Estándar 4G 5. Manual de Interventoría y supervisión 6. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 7. Manual de reversiones GCSP-M-001</p>

No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
		INFORME DE CIERRE 8. Informe de Cierre
1202-14	<p>Subcategoría: Incumplimiento de obligaciones. Descripción: En visita de inspección realizada a la Concesión en octubre de 2017, se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento de los tramos concesionados, así como las observaciones reportadas por la Interventoría en agosto de 2017: 1) Tramo Lomas Aisladas - El Tigre; 2) Tramos Turbo - Chigorodó - El Tigre, Rutas 6201 y 6202; 3) Tramo Turbo - Necolí - San Juan - Arboletes - Puerto Rey - Montería, Ruta 9001, 9002 y 7401; 4) Tramo Taliagua Nuevo - Santa Ana - La Gloria ; Tramo Bodega - Mompox - Guamal - El Banco; 6) Tramo San Marcos - Majagual - Achi Guaranda, Rutas 7403 y 7404. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Antecedentes (Actas de terminación y reversión de los tramos e Hitos que apliquen) 2. Informe técnico - jurídico 3. Informe de Interventoría (estado actual) 4. Informe periódico de interventoría 5. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Contrato Estándar 4G (Apéndice Técnico 2 y 4) 7. Manual de Interventoría y Supervisión 8. Memorando a estructuración 9. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 10. Manual de reversiones GCSP-M-001 INFORME DE CIERRE 11. Informe de Cierre
1203-15	<p>Subcategoría: Incumplimiento obligaciones. Descripción: Resultan improcedentes las solicitudes por parte de la ANI para la reintegración por parte del Concesionario de recursos no ejecutados para el tramo Palo de Letras-Cacarica-Lomas Aisladas. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 31 de diciembre de 2019.</p>	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Antecedentes 2. Gestiones de cobro 3. Evidencia del descuento de los recursos UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4. Contrato estándar 4G - Apéndices Técnicos INFORME DE CIERRE 5. Informe de Cierre
1204-16	<p>Subcategoría: Deficiencias en la supervisión contractual. Descripción: Se evidenciaron predios con áreas remanentes que no se encuentran debidamente delimitados ni cercados, así mismo, no se encuentran demolidos y con actuales ocupaciones de hecho. La CGR señaló ausencia de oportunidad por parte de la Interventoría en solicitudes al Concesionario con relación a documentación expedida por la autoridad competente donde se certifique que las áreas excedentes señaladas en las tiras topográficas no son desarrollables. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Antecedentes 2. Informe de Interventoría (inventario y estado) 3. Requerimientos al concesionario 4. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) 5. Sábanas prediales que incluyan información de áreas remanentes - concesionario e interventoría UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Contrato estándar 4G - Apéndice Predial y Técnico 2 7. Manual de Interventoría y Supervisión INFORME DE CIERRE 8. Informe de Cierre
1205-17	<p>Subcategoría: Deficiencia en la supervisión contractual. Descripción: En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, se observaron los ZODMES</p>	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de interventoría (estado actual) 2. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de

No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
	<p>identificados por la Interventoría como "La Cebaida" y "Laura Camila" y el de Montería, los cuales presentan falta de conformación y no se encuentran señalizados en la vía.</p> <p>% Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>incumplimiento) 3. Soportes del Concesionario 4. Informes periódicos de interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 7. Manual de reversiones GCSP-M-001</p> <p>INFORME DE CIERRE 8. Informe de Cierre</p>
1206-18	<p>Subcategoría: Deficiencias en la supervisión contractual. Descripción: Se evidenció que los postes SOS no se encuentran en funcionamiento, toda vez que se realizaron llamadas de prueba que no fueron atendidas en forma inmediata, tal como ocurrió en el Tramo San Marcos - Majagual y el tramo Lomas Aisladas - El Tigre.</p> <p>% Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de interventoría (estado actual) 2. Informe de cumplimiento para reversión de tramos y Actas de reversión 3. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) 4. Informe de interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Manual de Interventoría y Supervisión 7. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 8. Manual de reversiones GCSP-M-001</p> <p>INFORME DE CIERRE 9. Informe de Cierre</p>
1207-19	<p>Subcategoría: Incumplimiento obligaciones. Descripción: Se adelanta el proceso sancionatorio por la no entrega por parte del Concesionario Vías de las Américas, de los estudios y diseños que establecieran la necesidad de la construcción de puentes peatonales, que es una obligación definida en el Apéndice A Técnico Parte A del Contrato de Concesión N°008 de 2010.</p> <p>% Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 31 de diciembre de 2019.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Resultados del proceso sancionatorio 2. Informe de Interventoría cumplimiento 3. Informe de interventoría con las necesidades de puentes 4. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de Interventoría y Supervisión 6. Contrato estándar 4G – Apéndices Técnicos</p> <p>INFORME DE CIERRE 7. Informe de Cierre</p>
1208-20	<p>Subcategoría: Deficiencias en la supervisión contractual. Descripción: En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, a las obras de la segunda calzada de Montería – El Quince, se evidenció que no existe señalización que indique que la segunda calzada se encuentra en construcción, teniendo en cuenta que ya se permite el acceso y tránsito de vehículos.</p> <p>% Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de interventoría de cumplimiento 2. Informe y Acta de reversión 3. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4. Manual de interventoría y supervisión 5. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 6. Manual de reversiones GCSP-M-001</p>



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORIA - PROYECTO CARRETERO
 Transversal de Las Américas



No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
1209-21	<p>de noviembre de 2018.</p> <p>Subcategoría: Incumplimiento obligaciones. Descripción: Se han realizado ajustes y modificaciones en el plazo de la etapa preoperativa generando desplazamientos en la ejecución como se puede observar en los otrosíes Nos. 6, 7, 8, 11 y 19, igualmente en el otrosí No. 20 de julio 21 de 2017. También se evidencian atrasos en la gestión predial y en la ejecución de las obras del proyecto. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>INFORME DE CIERRE 7. Informe de Cierre</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe Predial ANI 2. Informe de Interventoría. 3. Informe del Concesionario 4. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Procedimientos: - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 7. Soportes de Gestión otras entidades</p> <p>INFORME DE CIERRE 8. Informe de Cierre</p>
1210-22	<p>Subcategoría: Incumplimiento obligaciones. Descripción: En visita de inspección a las obras realizadas por la CGR en octubre de 2017, se observaron deficiencias en el pavimento tales como grietas longitudinales y transversales, discontinuidades, fisuras longitudinales y transversales, pese a que las obras de algunos tramos entraron en servicio en 2015 y otros hace dos meses. Los baches y asentamientos (E6) han sido motivo de incumplimientos reportados por la Interventoría. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de Interventoría 2. En caso de incumplimiento, inicio del procedimiento sancionatorio 3. Oficio a las entidades competentes, de acuerdo con los tramos revertidos. 4. Informe de interventoría.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de Interventoría y Supervisión 6. Contrato Estándar 4G - Apéndice Técnico 4</p> <p>INFORME DE CIERRE 7. Informe de cierre</p>
1211-23	<p>Subcategoría: Incumplimiento obligaciones. Descripción: Realizado el seguimiento a la ejecución de las obras de la estación de Peaje de Necoclí - San Juan de Urabá, reubicada en Guamal - El Banco, se observaron deficiencias relacionadas con estudios de tráfico y con el estado de las obras e instalación de equipos, las cuales debieron concluir el 31 de julio de 2017. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe financiero (área de estructuración y técnica) 2. Antecedentes Acuerdo conciliatorio - Informe 3. Informe de Interventoría 4. Inicio del procedimiento sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) 5. Resolución de peajes</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 6. Contrato Estándar 4G 7. Manual de interventoría y supervisión 8. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 9. Manual de reversiones GCSP-M-001</p>



No.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA
		INFORME DE CIERRE 10. Informe de Cierre
1212-24	Subcategoría: Deficiencia en la supervisión contractual. Descripción: En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, se solicitaron algunos elementos para verificar el cumplimiento de Manual de Operación para la ambulancia que presta servicio a la Concesión en el Tramo San Marcos - Majagual, en la que se observó que el equipo de cirugía menor no se encontraba esterilizado y el juego de collares cervicales presentaba deficiente asepsia. % Avance unidades de medida: 0% Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de noviembre de 2018.	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de interventoría 2. Actas de Reversión 3. Informe de Interventoría UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4. Manual de interventoría y supervisión 5. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 6. Manual de reversiones GCSP-M-001 INFORME DE CIERRE 7. Informe de Cierre

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional con corte a abril 30 de 2018. Disponible en <http://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

De la tabla precedente se concluye que la Vicepresidencia de Gestión Contractual, como responsable final debe actuar de manera oportuna y suministrar a la Oficina de Control Interno los soportes de cumplimiento de las unidades de medida de los hallazgos que tienen fecha de cumplimiento de metas en el primer semestre de 2018. Estos son:

- Hallazgo No. 951: Relacionado con predios adquiridos no requeridos en el sector El Zungo, cuyo porcentaje de avance es del 25% y tiene 30 de junio de 2018 como fecha de cumplimiento de unidades de medida.
- Hallazgo No. 954: Relacionado con falta de oportunidad en la adquisición predial, cuyo porcentaje de avance es del 40% y tiene 30 de junio de 2018 como fecha de culminación de unidades de medida.
- Hallazgo No. 1169: Debido a la suspensión en la ejecución de obras de los peajes Cirilo y Río Grande en el sector de Urabá. A pesar de contar con 8 unidades de medida, no registra porcentaje alguno de avance a la fecha. El cumplimiento de las unidades de medida se tiene para el 31 de julio de 2018.
- Hallazgo No. 1170: Por deficiencias en los recursos previstos para la gestión predial. A pesar de contar con 9 unidades de medida, no registra porcentaje alguno de avance a la fecha. El cumplimiento de las unidades de medida se tiene para el 31 de julio de 2018.

No obstante lo anterior, se considera que las Vicepresidencias de Planeación, Riesgos y Entorno, al igual que la Vicepresidencia de Estructuración, deben contribuir en el cumplimiento de las unidades de medida de los hallazgos descritos, principalmente los identificados con No. 951, 954 y 1170, debido a su participación en la gestión predial y estudios de factibilidad de proyectos.

De igual manera, se recomienda al equipo de Supervisión del proyecto adelantar la gestión correspondiente para cumplir con las metas de los 25 hallazgos en término adicionales, los que, a pesar de que el plazo para cumplir con las unidades de medida correspondientes culmine durante y

después del segundo semestre de 2018, no registran avance alguno, teniendo en cuenta que una de sus funciones, definidas en el Manual de Interventoría y Supervisión (GCSP-M-0002), es analizar, preparar y proyectar los conceptos a solicitudes de entes de control, relacionadas con la ejecución del proyecto.

9 CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017,³⁷ por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI, el 30 de mayo de 2018, mediante correo electrónico, se notificaron las conclusiones tras evaluar la gestión de la Supervisión y de la Interventoría del contrato de concesión No. 008 de 2010.³⁸

A continuación, se presentan las recomendaciones y no conformidades derivadas del ejercicio de auditoría, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto y de los resultados que espera obtener la ANI.

9.1 No Conformidades

No se evidencian no conformidades. El 30 de mayo de 2018 la OCI emitió por correo electrónico las situaciones que no fueron del todo claras en la auditoría y que podrían dar lugar a no conformidades. El 1 de junio de 2018, la Supervisión y la Interventoría, vía correo electrónico, notificaron su posición al respecto de manera soportada.

9.2 Recomendaciones

9.2.1 Para la Interventoría

1. El estado actual de corredor vial entre Necoclí y San Juan afecta negativamente la seguridad vial de los usuarios; por lo tanto, es fundamental que la Interventoría reitere al Concesionario la necesidad de llevar a cabo las intervenciones que den lugar para que se cumpla con los indicadores de reversión.
2. Se considera que las labores de mejoramiento del tramo El Dos – El Tres no se lograrán terminar dentro del plazo contractual definido en el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, el cual vence el 30 de julio de 2018, debido que para esa fecha se debe haber culminado la gestión, predial, social, construcción, terminación de obras y reversión, razón por la que se debe solicitar al Concesionario la implementación de un plan de choque. En dado caso

³⁷ "Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe."

³⁸ El detalle de las fechas y actividades de ejecución de la auditoría se presentan en el Anexo 4.

que éste no cumpla dentro del plazo contractual se debería dar inicio al proceso correspondiente.

3. Se evidenció que el Concesionario ha incumplido en materia ambiental, a tal punto que, la ANLA ha levantado procesos sancionatorios ambientales en el tramo Cantagallo – San Pablo Simití. Asimismo, se evidenció incumplimientos en la zona de Urabá; por consiguiente, se recomienda a la Interventoría fortalecer el seguimiento a las acciones ambientales del Concesionario para evitar perjuicios de carácter ambiental, que adicional a afectar la ejecución del proyecto, van en contra de del desarrollo sostenible.
4. En términos de operación y en general para los tramos en doble calzada del proyecto, se evidenció que la ausencia de protección lateral en los separadores centrales genera alto riesgo de accidentalidad, que en el caso de la doble calzada entre Montería y El Quince se produce por la presencia del canal en el separador central. Se deben fomentar acciones para mitigar estos riesgos, lo que también ha sido advertido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, principalmente en los pasos urbanos.
5. Se recomienda definir con la Supervisión del proyecto un día calendario de cada mes para entregar los informes mensuales de Interventoría ya que el contrato No. SEA 020 de 2012 prevé que durante la fase de construcción, en la que actualmente se encuentra el proyecto, *el Interventor elaborará y entregará al Supervisor de la ANI un informe mensual dentro de las dos semanas siguientes a la fecha de la visita de cada mes.* Lo anterior con el objetivo de minimizar el riesgo de que el contenido de los informes mensuales pierda oportunidad.³⁹
6. Se recomienda a la Interventoría diseñar un plan de acción para atender las actividades de liquidación que requiera el contrato de concesión. Para ello se puede ir familiarizando con las disposiciones legales (Ley 1105 de 2006) y con los formatos de la Entidad, tal como el formato Acta de Liquidación (GCSP-F-129), para tal fin.
7. La Interventoría reportó que los porcentajes de avance de la construcción del proyecto son conciliados entre los residentes de Interventoría y Concesionario. Debido a que no se presentaron evidencias de ello, se podrían diseñar e implementar formatos de conciliación en los que firmen las partes y así evitar posibles inconsistencias en los reportes de avance de obra.
8. Se recomienda utilizar la plataforma *Rodando la Vía* (<http://www.anticorrupcion.gov.co/Paginas/rodando-la-via.aspx>) diseñada por la Secretaría de Transparencia con el fin de mejorar el control social al contrato de concesión No. 008 de 2010 y fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional.
9. La Interventoría debe incrementar el seguimiento y control a los equipos de las ambulancias del Concesionario, así como al funcionamiento de los postes SOS. En la presente auditoría se

³⁹ Sección 4.02(b). Informes mensuales. Contrato de Interventoría No. SEA 020 de 2012.

hicieron llamadas de prueba en el poste SOS 22 del tramo Necoclí – San Juan y en el poste SOS de la variante San Pelayo sin obtener atención por parte del Concesionario.

10. Se recomienda incrementar el seguimiento a la señalización temporal, principalmente, relacionada con las zonas de disposición de material sobrante (ZODME). Durante la auditoría se visitó el ZODME localizado en la variante de Apartadó y no se evidenció señalización de aproximación ni cerramiento.
11. Se evidenció que se está estudiando la posibilidad de modificar el índice de ahuellamiento máximo permitido para el recibo de hitos y tramos. En conjunto con la Supervisión, se debe actuar con oportunidad en esta gestión, debido a que el proyecto se encuentra en etapa de reversión, la que trae consigo el recibo de infraestructura, que a su vez puede ser afectado por los valores máximos permitidos para ese índice.
12. Se recomienda fomentar la instalación de elementos de protección lateral a lo largo del proyecto, principalmente en los separadores de los tramos en doble calzada. Se evidenció que debido a la ausencia de ello se tienen sectores en el proyecto con riesgo de accidentalidad debido a cruces indebidos por parte de usuarios y de choque frontal debido a las mínimas diferencias entre las cotas rojas de las calzadas.
13. Se recomienda seguimiento al cumplimiento de los requerimientos que se solicitan al Concesionario para el recibo de la segunda calzada entre Turbo y El Tigre, asociados con la colocación de sobrecarpeta asfáltica a lo largo de, aproximadamente, 14 km.
14. Se recomienda continuar con el acompañamiento a la Entidad en la gestión que se viene adelantando para definir la aplicabilidad de retenciones del 33% o del 20% por las compensaciones socioeconómicas que se lleven a cabo en el proyecto.
15. Con el fin de dar cabal cumplimiento al artículo 84 del Estatuto Anticorrupción, Ley 1474 de 2011, según el cual la Interventoría es responsable por mantener informada a la Entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción, se recomienda a la Interventoría verificar periódicamente que el Concesionario no incurra en lavado de activos y/o financiación del terrorismo, lo cual se puede llevar a cabo, por ejemplo, por medio de certificaciones emitidas por la fiducia y/o seguimiento a denuncias reportadas por terceros.
16. Se recomienda a la Interventoría continuar con la oportunidad en la gestión de acompañamiento a la ANI requerida para dar solución a situaciones que pueden afectar el normal desarrollo del contrato de concesión No. 008 de 2010, tales como las medidas a implementar tras el fallo del Amigable Compondor del 20 de abril de 2018 con relación al ancho de corona de las variantes del Urabá.
17. Se recomienda continuar con el acompañamiento que requiera la Entidad para dar solución a los procesos judiciales en curso, tales como demandas de acción popular.

18. Se recomienda continuar conminando al Concesionario cuando incurra en incumplimientos ambientales, con el objetivo de que éste subsane las situaciones previamente a que la ANLA lleve a cabo las sanciones correspondientes. Por ejemplo, en la presente auditoría se evidenció que con el Auto 338 del 5 de febrero de 2018, la ANLA ordenó el inicio de un proceso sancionatorio en contra del Concesionario por ejecutar acciones ambientalmente inadecuadas en el corredor San Pablo -Simití.
19. A través de la Supervisión del proyecto se podría notificar al Interior de la Vicepresidencia de Gestión Contractual que el Manual de Reversiones de la ANI (GCSP-M-001) no contempla formatos para pendientes ambientales en proyectos carreteros, lo que, a juicio de la OCI, es vital para hacer seguimiento a los pendientes que quedan tras revertir la infraestructura de los proyectos de concesión y que pueden llegar a constituirse en pasivos ambientales.
20. Se recomienda a la Interventoría seguimiento permanente al cumplimiento de los pendientes socioambientales que tiene el Concesionario en los tramos ya revertidos del proyecto.
21. Se recomienda oportunidad en la entrega del inventario socioeconómico del año 2017 que la Interventoría actualiza y entrega de manera anual a la Entidad.
22. Con el fin de fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia, se recomienda asegurar el funcionamiento de la página web de la Interventoría (<http://intransamericas.com/>). Durante la auditoría se evidenció que los enlaces "Avance de obra" y "Documentación" se encuentran caídos. En este último se podría subir la documentación contractual del proyecto, tanto del Concesionario, como de Interventoría.
23. Con base en la cláusula novena del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, la gestión predial para lograr la titularidad de la totalidad de los predios requeridos para el proyecto continuará siendo obligación a cargo del Concesionario hasta diciembre 31 de 2018. Por lo anterior, es recomendable solicitar permanentemente al Concesionario que se implemente un plan de contingencia para agilizar la gestión que con corte a abril de 2018 es del 33% de los predios requeridos. De no conseguir el 100% de la titularidad a diciembre 31 de 2018, esta gestión estará a cargo de la ANI. De igual manera se considera necesario analizar metodologías para que la Entidad logre culminar la gestión predial en caso de que el Concesionario no lo haga dentro del plazo contractual.
24. Se recomienda acompañamiento permanente a la Entidad en la gestión que se requiera con relación a los incumplimientos en curso asociados a la implementación del sistema Olympus y falta de entrega de información de la gestión predial correspondiente al expediente VA-Z2_05-037 en el tramo San Marcos – Majagual – Achí.

9.2.2 Para la Supervisión

1. A pesar de que el contrato de concesión No. 008 de 2010 no establezca multas relacionadas con demoras en el proceso de reversión, desde la Supervisión se deben liderar acciones que

permitan el cumplimiento de las fechas máximas de ejecución y reversión señaladas para las intervenciones definidas en el otrosí No. 20. Durante la auditoría se evidenció que esos plazos no se están cumpliendo. Por ejemplo, a la fecha la Entidad no ha revertido la infraestructura asociada al acceso a Mellitos, cuyo plazo máximo de ejecución y reversión venció el 30 de septiembre de 2017.

2. Se recomienda oportunidad en la gestión para que con el Concesionario se dé solución a la situación generada a partir de la decisión del Amigable Compondor sobre el ancho de corona en las variantes del Urabá. No hacerlo podría implicar desplazamientos adicionales en el cronograma del proyecto.
3. Se recomienda oportunidad en la decisión referente a la declaración del EER asociada a las intervenciones en los peajes Cirilo y Río Grande, ya que, de suscribirse un Acta de Suspensión, ésta generaría un impacto adicional en el cronograma de ejecución de obras.
4. A pesar de que los estudios y diseños del nuevo puente Rojas Pinilla, sobre el río Sinú, se encuentran culminados no se tiene certeza de la entidad que ejecutará la construcción correspondiente; por lo tanto, se recomienda a la ANI adelantar los acercamientos correspondientes con el Municipio de Montería o con la Gobernación de Córdoba para que éstos se materialicen.
5. Respecto de los tramos que cumplen con la programación de obra, se recomienda que la reversión correspondiente se lleve a cabo bajo los lineamientos definidos en el Manual de Reversión (GCSP-M-001).
6. En términos de operación, y en general para los tramos en doble calzada del proyecto, se evidenció que la ausencia de protección lateral en los separadores centrales genera alto riesgo de accidentalidad, que en el caso de la doble calzada entre Montería y El Quince se produce por la presencia del canal en el separador central. Se debe fomentar, desde la Supervisión y la Interventoría, acciones para mitigar estos riesgos, lo que también ha sido advertido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, principalmente en los pasos urbanos.
7. Se recomienda que con la Supervisión se revise y se decida oportunamente sobre el valor de índice de ahuellamiento máximo permitido para el recibo de hitos y de tramos ya que el proyecto se encuentra en etapa de reversión, la que trae consigo el recibo de infraestructura, que a su vez puede ser afectado por los valores máximos permitidos para ese índice.
8. Se recomienda compartir con la Vicepresidencia de Estructuración los resultados de la gestión predial del proyecto ya que esto puede contribuir a la ejecución de futuros proyectos de APP en las zonas donde se desarrolla el Transversal de las Américas, principalmente en la estimación de recursos para financiar la adquisición predial, lo que disminuirá la probabilidad de materialización de sobrecostos asociados a esa gestión, el cual es compartido entre el privado y la Entidad.
9. Se recomienda actuar oportunamente y suministrar a la Oficina de Control Interno los soportes de cumplimiento de las unidades de medida que los hallazgos, señalados por la Contraloría General de la República, que tienen fecha de cumplimiento de metas en el primer semestre de 2018. De igual manera, se recomienda gestión para cumplir con las unidades de medida

correspondientes culmine durante y después del segundo semestre de 2018, ya que a la fecha no reportan porcentajes de avance en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI).

10. Se recomienda especial seguimiento a las alertas generadas en esta auditoría relacionadas con la culminación de las intervenciones a las que se les dio plazo adicional con la suscripción del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010, señaladas la sección 6.1.

Elaboró:

Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rublo
Jefe de Oficina de Control Interno



ANEXOS

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Metodología y resultados de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño-MED
- Anexo 6: Estado detallado del proyecto con corte a mayo 9 de 2018.



Anexo 1: Componentes analizados

En primer lugar, se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 008 de 2010, las cuales se orientan en llevar a cabo las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación y mejoramiento y conservación, según corresponda, del proyecto vial Transversal de las Américas (Corredor Vial del Caribe), el cual beneficia municipios en las regiones de Urabá, Momposina, Sucreña y del sur de Bolívar. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un contrato de concesión: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, predial y social. No se analizó el componente de aforos y recaudo debido a que, actualmente, el Concesionario no opera ninguna estación de peaje.

En segundo lugar, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interventoría Transversal de las Américas, en virtud del contrato No. SEA 020 de 2012 y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED al Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas, lo cual permitió analizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018.
- Manual de Buenas Prácticas de Interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la Construcción de Informes de Interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento Auditorías Técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.

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



Anexo 2: Verificación de antecedentes

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA (CGR)	
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN	
SOLICITUD	RESPUESTA
Mediante Derecho de petición (Rad ANI N. 20174090012722 del 06/01/2017) se denuncia un presunto detrimento patrimonial por la suspensión de las actividades en el peaje denominado Cirilo ubicado en el tramo Turbo-Chigorodó.	La ANI remitió la información (Rad ANI 20173000008281 del 13/01/2017) referente al peaje denominado Cirilo, tanto como la gestión social, ambiental y predial que se ha venido ejecutando en el proyecto para superar la situación presentada en el tramo de Turbo-Chigorodó.
Derecho de petición (Rad. ANI 20174090022502 del 10/01/2017) se solicita un informe detallado referente al estado de obras de pavimentación y reporte de funcionamiento de la vía nacional en proximidades al Banco (Magdalena) y Tamalameque (Cesar).	La ANI remite por medio de Oficio ANI 20171000022251 del 26/01/2017 un Informe detallado del estado, operatividad, reparaciones, valor de la obra y la fuente de financiación o imputación de pagos en proximidades al Banco (Magdalena) y Tamalameque (Cesar).
Mediante correo electrónico radicado ANI 20174090042432 del 17/01/2017 se solicitó Acta de Entendimiento N. 5 y ultimo otrosí modificatorio suscrito a la fecha relacionado con la operación del Peaje Cirilo.	La ANI remite el Otrosí 16 y Acta de Entendimiento N. 5 de noviembre de 2015, mediante Radicado ANI 20173000015101 del 20/01/2017
Mediante Oficio radicado ANI 20174090151832 del 20/02/2017 se solicita información referente al proyecto Transversal de las Américas.	La ANI entregó la información requerida mediante comunicación con radicado ANI No. 20171000049301 del 20/02/2017 y memorando interno 20172000026803 del 17/02/2017.
Mediante correo electrónico radicado ANI 20174090297132 del 22/03/2017 se solicita información correspondiente a la justificación de las Metas del Plan de Acción del 2016 de la Concesión Transversal de las Américas.	La ANI atiende la solicitud mediante comunicaciones con número de radicado ANI 20171000094111 del 28/03/2017 y complementa la información con oficio ANI 20171000100351 del 03/04/2017 referente a la justificación de las Metas del Plan de Acción del 2016.
Mediante oficio con radicado ANI 20174090299262 del 22/03/2017 se solicita información específica para el tramo que conduce de Mompos a La Bodega, en el trayecto del Municipio Talaigua Nuevo - Bolívar.	Por medio de comunicación con radicado ANI 20171000100301 del 03/04/2017 la Entidad entregó allega la información específica del Tramo Mompos a La Bodega.
Mediante oficio con radicado ANI 20174090407722 del 19/04/2017 se remitieron a la ANI observaciones de seguimiento al plan de mejoramiento institucional-PMI.	La ANI da respuesta a las observaciones del seguimiento al PMI emitidas por la Contraloría mediante oficio ANI 20171020124521 del 26/04/2017.
Por medio de oficio con radicado ANI 20174090434962 del 26/04/2017 se solicita información adicional referente al proyecto Transversal de las Américas.	La ANI allegó a la Contraloría la información requerida mediante oficio 20173000133611 del 04/05/2017 y complementa la información solicitada mediante oficio con número de radicado ANI 20171000143361 del 12/05/2017.
Mediante oficio (radicado ANI 20174090441312 del 27/04/2017) se solicita información referente al peaje denominado Cirilo, del proyecto Transversal de las Américas.	La ANI remite mediante oficio (ANI 20173000133601 del 04/05/2017) la Información referente al peaje Cirilo y amplía la información solicitada mediante el oficio con radicado ANI 20171000143341 del 12/05/2017.
En oficio con número de radicado ANI 20174090567652 del 30/04/2017 se emitieron observaciones administrativas, disciplinarias y fiscales a partir de la auditoria ejecutada por la CGR.	La ANI emite aclaraciones de las observaciones derivadas de la auditoria en oficio con radicado ANI 20171000176331 del 08/06/2017 y lo complementa en oficio ANI 20171000175741 del 09/06/2017.
Mediante oficio con radicado ANI 20174090615252 del	La ANI aclara las observaciones (radicado ANI



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA (CGR)

DETALLE DE LA COMUNICACIÓN

SOLICITUD	RESPUESTA
09/06/2017 se allegan observaciones derivadas de la auditoria al proyecto Transversal de las Américas.	20171000186561 del 16/06/2017) resultantes de la auditoria del proyecto Transversal de las Américas.
Por medio de oficio con número de radicado ANI 20174090615252 del 12/07/2017 informa observaciones provenientes de la auditoria al proyecto.	La ANI esclarece las observaciones resultantes de la auditoria mediante oficio con numero de radicado ANI 20173000228261 del 19/07/2017.
Mediante correo electrónico (radicado ANI 20174090731022 del 12/07/2017) se solicita información sobre los excedentes en los peajes del proyecto Transversal de las Américas.	La ANI remite (20171000231181 del 21/07/2017) la información referente a los excedentes en los peajes del proyecto.
Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090874952 del 17/08/2017 se solicita información para Auditoria de cumplimiento al proyecto de concesión Transversal de las Américas.	En oficio con número de radicado 20173000274091 del 25/08/2017 la ANI allega la información requerida para la auditoria de cumplimiento del proyecto Transversal de las Américas.
Por medio de correo electrónico (radicado ANI 20174090985422 del 14/09/2017) se requiere un cuadro con la ejecución física y financiera a julio de 2017 del proyecto Transversal de las Américas para el desarrollo de la auditoria de cumplimiento.	La ANI remite el cuadro solicitado, debidamente diligenciado mediante correo electrónico el 20/09/2017 y oficio con radicado ANI 20171000308741 del 22/09/2017.
Se informa (número de radicado ANI 20174090988582 del 15/09/2017) a la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, la respuesta derivada del Derecho de Petición, interpuesto por un funcionario de la ANI denunciando un presunto detrimento a causa del sellamiento del peaje denominado Cirilo.	No aplica.
Mediante correo electrónico (radicado ANI 20174091028062 del 26/09/2017) se solicita la documentación donde se define el acuerdo parcial y definitivo donde se completa el valor de la devolución del opex conciliado y no ejecutado.	La ANI allega (oficio con número de radicado ANI 20171000322791 del 04/10/2017) la información de la gestión realizada por la entidad referente al opex del proyecto Transversal de las Américas.
Mediante Oficio con número de radicado ANI 20174091099142 del 13/10/2017 la Contraloría comunica la visita de CGR a la Concesión Transversal de las Américas.	No aplica.
Por medio de correo electrónico (radicado ANI 20174091125772 del 20/10/2017) se solicita información de la gestión realizada por la entidad relacionada con el opex del proyecto.	La ANI atiende la solicitud (radicado ANI 20171000350201 del 27/10/2017) adjuntando la gestión realizada por parte de la Agencia junto con sus soportes referente al manejo del opex del proyecto.
Mediante correo electrónico (radicado ANI 20174091141312 del 25/10/2017) se solicita lo referente al valor de la construcción de los puentes peatonales, de acuerdo con lo establecido en la sección 12.04 del proyecto.	La ANI allega (oficio con número de radicado ANI 20171000350221 del 27/10/2017) la información referente al valor de la construcción de los puentes peatonales del proyecto.
Por correo electrónico (radicado ANI 20174091145502 del 25/10/2017) se reitera la solicitud del radicado ANI 2017 20171000350221 del 27/10/2017 referente al valor de la construcción de los puentes peatonales del proyecto.	La ANI atiende la solicitud con oficio número de radicado ANI 20171000350221 del 27/10/2017.
Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091189122 del 07/11/2017 se comunican observaciones derivadas de la auditoria ejecutada en el proyecto Transversal de las Américas.	La ANI emite respuesta (oficio con número de radicado ANI 20173000368401 del 15/11/2017 y 20171000370021 del 16/11/2017) a las observaciones generadas por la CGR, resultantes de la auditoria al proyecto.
Mediante oficio con número de radicado ANI	Por medio de oficio con número de radicado ANI



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA (CGR)

DETALLE DE LA COMUNICACIÓN

SOLICITUD	RESPUESTA
20174091200212 del 09/11/2017 se comunican observaciones resultantes de la auditoria ejecutada al proyecto.	20173000372191 del 17/11/2017 se dio respuesta a las observaciones derivadas de la auditoria de Contraloría al proyecto Transversal de las Américas.
En oficio con número de radicado ANI 20174091214222 del 15/11/2017 se informa la fecha cierre del cronograma del Plan de Vigilancia y Control Fiscal 2017.	No aplica.
Mediante oficio con radicado ANI 20174091270532 del 29/11/2017 se solicita información de Auditoria de Cumplimiento para la Concesión Transversal de las Américas.	La ANI allega (oficio ANI 20173000391991 del 06/12/2017) la información requerida por la Contraloría para la Auditoria de cumplimiento del proyecto en mención.
Mediante correo electrónico (radicado ANI 20184090012052 del 09/01/2018) se solicita información referente al proyecto Transversal de las Américas, para la atención de denuncia interpuesta por presuntas irregularidades en la pavimentación de las vías Necoclí – El Mellito y Necoclí – Mulatos.	Mediante oficio con número de radicado ANI 20183000012921 del 16/01/2018 la ANI remite la información referente al Proyecto, especialmente de los tramos Necoclí – El Mellito y Necoclí – Mulatos.
Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090013682 del 09/01/2018 se solicita información atender la denuncia 2017-125916-80054D, interpuesta por presuntas irregularidades en la pavimentación de las vías Necoclí – El Mellito y Necoclí – Mulatos.	Mediante oficio con número de radicado ANI 20183000012921 del 16/01/2018 la ANI remite la información referente al Proyecto, especialmente de los tramos Necoclí – El Mellito y Necoclí – Mulatos.
Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090033162 del 15/01/2018 se solicita información referente a los tramos Necoclí – El Mellito y Necoclí – Mulatos para atender la denuncia 2017-125916-80054D, interpuesta por presuntas irregularidades en la pavimentación.	Mediante oficio con número de radicado ANI 20183000012921 del 16/01/2018 la ANI remite la información referente al Proyecto, especialmente de los tramos Necoclí – El Mellito y Necoclí – Mulatos.
En oficio con número de radicado ANI 20184090301072 del 26/03/2018 se solicita información complementaria referente a la denuncia 2017-125916-80054D.	La ANI allega (oficio rad. ANI 20183000103941 del 05/04/2018) la información complementaria referente a la denuncia 2017-125916-80054D (radicado ANI 20184090301072 del 26/03/2018) del Proyecto Transversal de las Américas.

DEFENSORÍA DEL PUEBLO

No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.



PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN (PGN)

DETALLE DE LA COMUNICACIÓN

SOLICITUD	RESPUESTA
<p>Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20174090050382 y 20174090050412 del 18/01/2017 se solicitó información sobre Andrés Figueredo y Hernando Vásquez por presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010.</p> <p>Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090049592 del 18/01/2017 se solicitó a la Entidad abstenerse de abrir investigación disciplinaria contra Andrés Figueredo y Hernando Vásquez por presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010.</p>	<p>La ANI remitió información solicitada por la PGN mediante comunicación con radicado ANI No. 20171000022241 del 26/04/2017 y 20171000028321 de 01/02/2017.</p> <p>La ANI informó mediante comunicación con radicado ANI No. 20174020015351 del 20/01/2017 que no ha adelantado procesos disciplinarios por presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010.</p>
<p>Se solicitaron estudios y diseños del puente Gustavo Rojas Pinilla en la Ciudad de Montería como se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20174090548922 del 24/05/2017.</p>	<p>La ANI dio cumplimiento a la solicitud mediante comunicación con radicado ANI No. 20173000159611 del 25/05/2017.</p>
<p>Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090748922 del 17/07/2017 se solicitó informe detallado de actuaciones con relación a inconformidades de habitantes de la zona del proyecto con relación a la ejecución del proyecto.</p>	<p>La Entidad remitió informe correspondiente mediante comunicación con radicado ANI No. 20173000234961 del 25/07/2017.</p>
<p>Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090869872 del 16/08/2017 se solicitó información de los contratos suscritos para la adecuación y traslados de infraestructura de redes eléctricas que interfieren con las obras de mejoramiento del tramo Turbo-Chigorodó.</p>	<p>La Entidad entregó la documentación solicitada mediante comunicación con radicado ANI No. 20171000289651 del 6/09/2017.</p>
<p>Se da trámite a solicitud relacionada con el acompañamiento preventivo al contrato de concesión No. 008 de 2010 mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091042352 del 29/09/2017.</p>	<p>No aplica. Oficio de carácter informativo.</p>
<p>Se solicitó información del contrato de concesión No. 008 de 2010 debido a indagación preliminar contra funcionarios de la ANI por presuntas irregularidades contractuales. Requerimiento hecho mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091153892 del 27/10/2017.</p>	<p>Se remitió documentación solicitada mediante comunicación con radicado ANI No. 20173000376331 del 21/11/2017.</p>
<p>Se remitió expediente con referencia SIAF No. 166481/15 con relación a presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010. Lo anterior mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091215632 del 16/11/2017.</p>	<p>No aplica. Oficio de carácter informativo.</p>
<p>Se solicitó información del gerente de proyecto, Alberto Augusto Rodríguez Ortiz, por presuntas irregularidades contractuales. Requerimiento hecho mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091334612 del 15/12/2017.</p>	<p>La Entidad suministró la información solicitada mediante comunicación con radicado ANI No. 20174030406691 del 20/12/2017.</p>
<p>Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091334646 del 15/12/2017 se solicitó a la Entidad abstenerse de abrir investigación disciplinaria contra Alberto</p>	<p>No aplica. Oficio de carácter informativo.</p>

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN (PGN)

DETALLE DE LA COMUNICACIÓN

SOLICITUD	RESPUESTA
<p>Augusto Rodríguez Ortiz por presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010.</p> <p>Se solicitó información de funcionarios de la Entidad al igual que documentación asociada al puente Rojas Pinilla sobre el río Sinú mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091334652 del 15/12/2017.</p>	<p>Se atendió solicitud mediante comunicación con radicado ANI No. 20183000001431 del 03/01/2018.</p>
<p>Se citó a la Entidad a audiencia de conciliación en Turbo como consecuencia de lesiones causadas a usuarios del corredor vial del proyecto. Lo anterior se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20174091366122 del 22/12/2017.</p>	<p>No aplica. Oficio de carácter informativo.</p>
<p>Se solicitó información referente a la ampliación del puente principal del municipio de Apartadó debido a presuntos incumplimientos contractuales, mediante comunicaciones con radicado ANI No. 20184090241142 del 08/03/2018 y 20184090267872 del 15/03/2018.</p>	<p>Se atendieron solicitudes mediante comunicación con radicado ANI No. 20183000084011 del 16/03/2018 y 20183000087581 del 2003/2018.</p>

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e Interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 008 DE 2010	Celebración del contrato	6 de agosto de 2010
	Suscripción del acta de inicio	31 de mayo de 2011
	Inicio fase de pre-construcción	1 de junio de 2011
	Inicio fase de construcción	21 de septiembre de 2012
	Terminación del contrato ⁴⁰	30 de diciembre de 2018

Fuente: Contrato No. 008 de 2010, acta de inicio, acta inicio fase de construcción, actas de cumplimiento ingresos VPIT, otrosí No 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010 y ficha técnica del proyecto suministrada por la Supervisión en abril de 2018.

VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
		Valorcon S.A
	Construcciones El Cóndor S.A	66.67%
	TOTAL	100

Fuente: Ficha técnica del proyecto suministrada por la supervisión en abril de 2018.

MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 008 DE 2010	OBJETO PRINCIPAL DE LA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL
Otrosí No. 1 del 18 de septiembre de 2013	Lineamientos para la adquisición predial para las obras destinadas al mejoramiento del tramo Planeta Rica – Montería.
Otrosí No. 2 del 18 de septiembre de 2013	Se elimina la intervención de 11 km de segunda calzada en el tramo Turbo – El Tigre. Se incorpora la rehabilitación de 16.1 km del tramo San Juan de Urabá – Arboletes y los estudios y diseños fase III de la segunda calzada entre Montería y El Quince.
Otrosí No. 3 del 1 de abril de 2014	Se acuerda dar inicio a la intervención de la calzada existente Turbo – El Tigre y someter al tribunal de arbitramento las diferencias existentes entre las partes, con relación al alcance de la intervención de esa calzada.
Otrosí No. 4 del 20 de junio de 2014	Se precisan valores de indicadores de operación del proyecto.
Otrosí No. 5 del 12 de noviembre de 2014	Destinar recursos de la subcuenta puente Cacarica a la reconstrucción de seis estructuras ubicadas en el tramo San Marco – Majagual.
Otrosí No. 6 del 20 de enero de 2015	Modificar el plazo de la etapa preoperativa a 74 meses. Plazo que finaliza el 30 de julio de 2017.

⁴⁰ Corresponde a la terminación del hito 1 del sector Cantagallo – San Pablo – Simití, al sur de Bolívar, cuya fecha máxima de ejecución y reversión es el 30 de diciembre de 2018 acorde al otrosí No. 20 suscrito el 21 de julio de 2017.



MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 008 DE 2010	OBJETO PRINCIPAL DE LA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL
Otrof No. 7 del 20 de enero de 2015	Incorporar el tramo El Dos – El Tres al alcance contractual.
Otrof No. 8 del 20 de enero de 2015	Se modifica el mecanismo de pago para liberación de hitos del proyecto.
Otrof No. 9 del 9 de junio de 2015	Precisar el esquema de financiación predial a cargo del Concesionario y se incorpora el sistema predial Olympus.
Otrof No. 10 del 3 de agosto de 2015	Sustituir la figura de Panel de Expertos por el Panel de Amigable Composición.
Otrof No. 11 del 26 de octubre de 2015	Se realizan ajustes a las longitudes de intervención de tramos.
Otrof No. 12 del 23 de octubre de 2015	Incluir la construcción de la segunda calzada Montería – El Quince.
Otrof No. 13 del 9 de noviembre de 2015	Se modifica el mecanismo de pago de hitos en controversia técnica por espesor de pavimento.
Otrof No. 14 del 13 de junio de 2016	Se define el valor de la segunda calzada de Montería – El Quince, incluida mediante otrof No. 12 del 23 de octubre de 2015.
Otrof No. 15 del 7 de julio de 2016	Incluir los estudios y diseños de erosión costera de la curva de Puerto Rey.
Otrof No. 16 del 7 de julio de 2016	Se establece la ubicación de los peajes del proyecto en los tramos Turbo – El Tigre, Turbo – Necoclí, Necoclí – San Juan de Urabá.
Otrof No. 17 del 7 de julio de 2016	Desafectar los hitos correspondientes a la variante Guamal y el hito 1 de San Marcos. Incluir las obras Santa Ana – La Gloria, variante San Pelayo, acceso Majagual, obras complementarias Mompox y Guamal – El Banco.
Otrof No. 18 del 22 de septiembre de 2016	Modificar el alcance de la intervención en los pasos urbanos de Urabá y la franja de compra predial en algunos sectores del proyecto.
Otrof No. 19 del 20 de abril de 2017	Desafectar el subtramo Yondó-Cantagallo e incluir las intervenciones: acceso Mellitos, puente Santo Domingo y estudios y diseños del nuevo puente contiguo al Rojas Pinilla sobre el río Sinú.
Otrof No. 20 del 21 de julio de 2017	Se amplía el plazo de ejecución para algunas intervenciones y se acuerda la entrega parcial de los tramos restantes del proyecto.

Fuente: Sección 1.2 del informe de Interventoría de abril de 2018 recibido mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090487822 del 17 de mayo de 2018 y modificaciones al contrato de concesión No. 008 de 2010.



INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. SEA 020 DE 2012	Nombre interventoría	Consorcio Interventoría Transversal de las Américas
	Representante legal	Hernando Vásquez Sepulveda
	Plazo (Incluyendo adiciones)	7.1 años
	Celebración del contrato de interventoría	9 de marzo de 2012
	Suscripción del acta de inicio	16 de abril de 2012
	Terminación prevista en otrosí No. 3	30 de abril de 2019
	Valor inicial del contrato (ctes de 21-12-08)	\$42,857,410,817,28

Fuente: Contrato de interventoría No. SEA 020 de 2012 y otrosíes 1,2 y 3.

CONSORCIO INTERVENTORÍA TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Interventorías y Diseños S.A	34%
	Paulo Emilio Bravo Consultores S.A.S	33%
	Velnec S.A	33%
	TOTAL	100

Fuente: Página web de la ANI, consultada el 25 de mayo de 2018
 (<http://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/transversal-de-las-americas-1-21266>)

MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO SEA 020 DE 2012	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL
Otrosí No. 1 del 14 de diciembre de 2015	Incluir la Interventoría a la construcción de la segunda calzada Montería – El Quince. Se adicionan \$2,169,350,040.
Otrosí No. 2 del 20 de abril de 2017	Se adicionan \$3,782,056,665 a la subcuenta Interventoría
Otrosí No. 3 del 31 de julio de 2017	Se adicionan \$5,997,689,647 y se amplía el plazo del contrato de Interventoría, en cuatro meses, en virtud de la prórroga del plazo para las intervenciones definidas mediante el otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 008 de 2010.

Fuente: Sección 1.3 del informe de interventoría de abril de 2018 recibido mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090487822 del 17 de mayo de 2018 y modificaciones al contrato de Interventoría No. SEA 020 de 2012.

Anexo 4: Metodología de la auditoría

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con las siguientes actividades:

Solicitud de información: el 23 de abril de 2018, mediante correo electrónico, se solicitó a la Supervisión del proyecto la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos.

Revisión documental: el 27 de abril de 2018 se recibió la información solicitada a la Supervisión, la cual se verificó, previa consulta documental del sistema de información institucional.

Entrevistas: el 16 de mayo de 2018 se participó en el comité semanal del grupo de Supervisión, allí se expuso el objeto y cronograma de auditoría, el cual contempló una entrevista al equipo de apoyo a la Supervisión del proyecto, llevada a cabo el 18 de mayo de 2018 en las instalaciones de la ANI, y entrevistas a la Interventoría los días 22,23 y 24 de mayo de 2018, en la zona del proyecto.

Visitas de campo: el 22 de mayo se recorrió el proyecto entre Chigorodó y Montería, y el 23 de mayo se recorrió la variante San Pelayo y el tramo Montería – El Quince.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: se diligenció el acta de apertura de auditoría, registros de asistencia y la matriz de evaluación de desempeño.

Validación de evidencias: se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron las no conformidades y/o recomendaciones y observaciones descritas en el informe de auditoría.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

ACTIVIDAD	DÍA	HORA
Socialización en comité de seguimiento de la Supervisión	16/05/2018	08:00
Entrevista al equipo de Supervisión	18/05/2018	07:30
Reunión de apertura y exposición de temas específicos a abordar con la Interventoría (Apartadó)	22/05/2018	09:00
Recorrido por el proyecto (Chigorodó – Montería)	22/05/2018	09:30
Recorrido por el proyecto (Variante San Pelayo, Montería-El Quince)	23/05/2018	07:30
Aplicación de la MED: predial, ambiental, social y técnica (Montería)	23/05/2018	11:00
Aplicación de la MED: financiera, jurídica y administrativa (Montería)	24/05/2018	08:00
Reunión y conclusiones de cierre (general) (Montería)	24/05/2018	14:00

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la Interventoría en la ciudad de Montería. En concordancia con la jornada planteada, se lograron abordar la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría a la luz de los criterios establecidos en la MED. El equipo de Interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010.

Anexo 5: Metodología y resultados de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la gestión de la Interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la Interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, ambiental, social y predial). La MED también incluye el componente de aforos y recaudo; sin embargo, este no se analizó debido a que, actualmente, el concesionario no opera ninguna estación de peaje.

Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles al Concesionario por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al Supervisor y al Interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la MED, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁴¹

Resultados de la medición con la MED para el contrato de Interventoría

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los siete componentes (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, ambiental, social y predial); mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios asociados a cada uno de ellos. La calificación de cada criterio se hace con base en la tabla de calificación de la MED:

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría, del criterio evaluado.

⁴¹ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 18 de abril de 2018.



Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED lo largo de sus años de gestión.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

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 anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con el Concesionario. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Social: este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación Usuario – Concesionario– Interventoría, mediante la aplicación de los instrumentos de Gestión Social. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite ante peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades, entre otros factores.

Técnica: el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de Interventoría y/o reversión del contrato de concesión.

Financiero: la verificación del 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 para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto de la Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado; no obstante, actualmente no cuenta con la operación de estaciones de peaje.

Jurídico: consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el contrato No. 008 de 2010, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en la ejecución del proyecto.

Ambiental: el actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.



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 para la adquisición de las áreas requeridas en la ejecución del proyecto.

La calificación obtenida para cada uno de los criterios evaluados con la MED se desglosa enseguida:

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Organización de la interventoría	B	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C
4	Manual de funciones específicas de interventoría	B	BP
5	Capacitación equipo de interventoría	B	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	E	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	B	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C
9	Exigir información al concesionario	B	C
10	Actualización de herramienta project online	B	C
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	NA	BP
12	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP
13	Apoyo y acompañamiento a la ANI	B	C
14	Entrega de informes de interventoría	B	C
15	Cambio de interventoría	NA	C
16	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	B	C
17	Proceso de planeación en reversión	B	BP
18	Conformación equipos de trabajo en reversión	B	BP
19	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	B	C
20	Entrega de documentación	NA	C
21	Copias de seguridad	NA	BP
22	Bases de datos y/o software Informáticos	B	C
23	Proceso de liquidación	NA	C

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	E	C
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
4	Plan de obras del concesionario (4G)	B	C
5	Verificación del estudio de localización nuevas estaciones de pesaje	NA	C
6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
7	Seguimiento a cronograma	E	C
8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	B	C
9	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
10	Disponibilidad de laboratorios en zonas de obra	B	BP
11	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los	B	C

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
	trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión		
12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Instalación de vallas informativas (4G)	E	C
15	Videos de avance del programa "Rodando la Via"	NA	BP
16	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
17	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
18	Verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	B	C
19	Verificación de centro de control operacional (CCO)	NA	C
20	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	NA	C
21	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	B	C
22	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	B	C
23	Verificación de los planes de contingencia para garantizar la continuidad en en la operación del corredor en días festivos	B	C
24	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	B	C
25	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	B	C
26	Seguimiento elementos de contención	B	C
27	Seguimiento al estado de indicadores de señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12)	B	C
28	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	NA	C
29	Protocolo con la Policía de Carreteras (4G)	B	C
30	Recorridos de inspección nocturnos	B	BP
31	Disponibilidad de campamentos adicionales a lo largo del corredor vial	B	BP
32	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	NA	BP
33	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	B	C
34	Ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	B	C
35	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	B	C
36	Informes por terminación de etapas (4G)	B	C
37	Inventario y seguimiento a sitios con inestabilidad geotécnica	B	BP
38	Recorrido de la interventoría	B	C

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	B	C
2	Verificación giros equity (4G)	B	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	B	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	B	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	B	C
7	Inventario de activos (4G)	B	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	NA	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
10	Análisis financiero del recaudo	NA	C
11	Retribución del Concesionario	B	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó Ingreso esperado	NA	BP
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C
14	Control de desembolsos por gestión predial	B	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C
17	Simulaciones financieras	NA	C
18	Modelaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	NA	BP
19	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	R	C
20	Realizar seguimiento de las contingencias	B	C
21	Informes del fideicomiso	B	C
22	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C
23	Verificación aplicativos de la fiduciaria	NA	BP
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
25	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
26	Informes de formatos financieros ANI	B	C
27	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C
28	Actualización de inventario de activos	B	C
29	Entrega de activos	B	C
30	Entrega de avalúos	B	C
31	Contratos de arriendo y leasing	NA	C
32	Conciliación de formatos reversión	B	C

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
4	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
5	Verificación en cambios en la composición accionaria	E	C
6	Valoración de impactos	NA	C
7	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
8	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
9	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
11	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
12	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
13	Matriz de riesgos interventoría	NA	BP
14	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	B	C
15	Atención a entidades de control del Estado	B	C
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C

04 Componente Jurídico

Id	Ítem	Calificación	C/BP
17	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
18	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	E	C
19	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
20	Estado de multas y sanciones	NA	C

06 Componente Ambiental

Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA	C
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	B	C
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
6	Cronograma trimestral de actividades de seguimiento ambiental	NA	C
7	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
8	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	B	C
9	Seguimiento al programa de higiene, seguridad Industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
10	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	NA	C
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
14	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	B	C
15	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	NA	BP

07 Componente Social

Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C
2	Seguimiento al plan de gestión social (4G)	B	C
3	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C
4	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario (4G)	B	C
5	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	B	C
6	Personal del concesionario	B	C
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C
9	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	B	C
10	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C
11	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C
12	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C
13	Inventario socioeconómico	B	C
14	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C

07 Componente Social

Id	Ítem	Calificación	C / BP
15	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C
16	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
18	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
19	Manual de buen gobierno Corporativo del concesionario (4G)	NA	C
20	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	NA	BP

08 Componente Predial

Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	NA	C
2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Verificación de la adquisición predial del proyecto	E	C
4	Verificación del proceso de avalúo	B	C
5	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	NA	C
6	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	B	C
7	Control gráfico predial	E	BP
8	Seguimiento al control de invasiones	B	C
9	Seguimiento a los procesos de expropiación	B	C
10	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	B	C
11	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	E	C
12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Predios saneados y libres de ocupación	B	C

Anexo 6: Estado detallado del proyecto con corte a mayo 9 de 2018

A continuación se presenta información detalladas del avance del proyecto con corte al 9 de mayo de 2018 a partir de información suministrada por el Consorcio Interventoría Transversal de Las Américas:

TRAMOS-INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
URABÁ	27	210.02	207.39	97.9%	92.7%	-5.25%
LOMAS AISLADAS-EL TIGRE	5	39.92	39.91	100.0%	100.0%	0.00%
Rehabilitación Afirmado	Hito 1 (K 00+000 - K 10+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 (K 10+000 - K 20+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 (K 20+000 - K 30+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 (K 30+000 - K 37+000)	7.00	7.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 5 (K 37 + 000 - K 39 + 913)	2.92	2.91	100.0%	100.0%	0.00%
TURBO-EL TIGRE Rehabilitación	6	54.26	52.56	99.7%	97.3%	-2.39%
Rehabilitación	Hito 1 -Chigorodó - El tigre (K 00+000 - K 11+256)	11.26	11.26	100.0%	100.0%	0.00%
Rehabilitación-Ampliación	Hito 2 -Turbo - Chigorodó. (K0+000 - K8+270 (El Tres))	8.27	8.27	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 -Turbo - Chigorodó. (K8+450(El Tres) - K14+911)	6.46	6.46	99.2%	81.8%	-17.41%
	Hito 4 -Turbo- Chigorodó(K15+100- K20+175, K20+385- K26+212)	10.90	10.89	99.0%	97.5%	-1.56%
	Hito 5 - Turbo - Chigorodó (K26+430 - K33+450)	7.02	7.02	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 6 Turbo- Chigorodó(K33+676- K35+656; K35+880- K40+750; K40+981- K42+561; K42+770- K43)	10.35	8.66	100.0%	100.0%	0.00%
EL DOS- EL TRES (Otrosl 7)	1	8.50	8.50	95.9%	71.6%	-24.23%
Mejoramiento	Hito 1 El Dos - El Tres (0+000 -	8.50	8.50	95.9%	71.6%	-24.23%

TRAMOS - INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
TURBO-EL TIGRE (2da Calzada)	8+500) MEJ					
	3	24.01	24.01	98.6%	95.0%	-3.60%
	Hito 2 (K08+450 - K14+902=14+870) El tres - Currulao	6.63	6.63	94.8%	85.4%	-9.49%
	Hito 3 (K21+877 - K27+700) Currulao - Apartado	5.82	5.82	100.0%	99.0%	-0.99%
Calzada Nueva	Hito 4 (K37+070-39+060) ; (K45+710-K47+295) Apartadó - Carepa ; (K51+210 - K59+187) Carepa - Chigorodó	11.55	11.55	100.0%	98.5%	-1.53%
TURBO-CHIGORODO (Variantes)	4	26.91	26.51	87.0%	61.8%	-25.21%
Calzada Nueva	Hito 5 (K14+902 =K14+870 - K21+877) Variante Currulao	6.98	6.98	78.7%	54.6%	-24.15%
	Hito 6 (K27+700 - K37+070) Variante Apartadó	9.37	9.37	89.6%	63.5%	-26.08%
	Hito 7 (K39+060 - K45+710) Variante El Reposo	6.65	6.65	84.3%	44.4%	-39.94%
	Hito 8 (K47+295 - K51+210) Variante Carepa	3.92	3.52	100.0%	100.0%	0.00%
TURBO-NECOCLÍ-SAN JUAN	6	40.34	39.81	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 1 - Turbo - Necocli (PR 15+071 - 20+091)	5.02	5.02	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 - Necocli - San Juan (K 0 +000 - K 10+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
Calzada Nueva	Hito 3 - Necocli - San Juan (K 10+000 - K 16+ 600)	6.55	6.60	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 - Variante Mellitos (K16+600- K24+687=K25+650)	8.15	8.09	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 5 - Necocli - San Juan (K 25+650 - K 32+370)	7.27	6.72	100.0%	100.0%	0.00%
Adecuación	Hito 6 - Acceso a	3.35	3.38	100.0%	100.0%	0.00%



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORIA - PROYECTO CARRETERO
 Transversal de Las Americas



TRAMOS - INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
SAN JUAN-ARBOLETES (Otrosí 2)	Mellitos (0+000 - K3+338)					
	2	16.10	16.10	100.0%	100.0%	0.00%
Rehabilitación	Hito 1 (K62+000 - K68+100)	6.10	6.10	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 (K68+100 - K78+100)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
MONTERÍA	21	165.80	165.54	99.9%	99.2%	-0.62%
PLANETA RICA-MONTERÍA	6	49.60	49.67	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 1 - (K 24+000 - K 34+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 - (K 00+000 - K 12+000)	12.00	12.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 - (K 12+000 - K 24+000)	12.00	12.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 - (K 34+000 - K 39+000)	5.00	5.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 5 - (K 39+000 - K 49+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Conexión Montería rotonda monumento ganadería (Otrosí 11)-(K 49+000-49+666)	0.60	0.67	100.0%	100.0%	0.00%
ARBOLETES-PUERTO REY-MONTERÍA	8	68.81	68.27	100.0%	100.0%	0.00%
Rehabilitación	Hito 1 (K 40+000 - K 50+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 (K 05+000 - K 15+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 (K 30+000 - K 40+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 - (K 15+000 - K 30+000)	15.00	15.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 5 (K 50+000 - K 60+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 6 (K 60+000 - K 63+464,5)	4.00	3.46	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 7 (K 00+000 - K 05+000)	5.00	5.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 8 Arboletes-Puerto Rey (K 82+049-K 86+857)	4.81	4.81	100.0%	100.0%	0.00%
VARIANTE ARBOLETES	1	4.00	4.29	100.0%	100.0%	0.00%



TRAMOS - INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
Calzada Nueva	Hito 1 - Variante Arboletes (00+000 - K 03+389+gloietasKm)	4.00	4.29	100.0%	100.0%	0.00%
SANTA LUCIA-SAN PELAYO	3	25.41	25.40	100.0%	100.0%	0.00%
Calzada Nueva	Hito 1 - (K 00+000 - K 05+400)	5.40	5.40	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 - (K 05+400 - K 15+400)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 - (K 15+400 - K 25+400)	10.01	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
VARIANTE SAN PELAYO	1	3.20	3.13	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 4 - Variante San Pelayo	3.20	3.13	100.0%	100.0%	0.00%
EL QUINCE(K15)-MONTERIA 2DA CALZADA	2	14.78	14.78	98.4%	91.5%	-6.90%
2da Calzada (Calzada Nueva)	Hito 1 (K37+000 - 47+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 (K34+950 - 37+ 000) ; (K47+000 - 49+731)	4.78	4.78	95.1%	73.8%	-21.32%
SAN MARCOS	8	54.46	54.13	100.0%	100.0%	0.00%
SAN MARCOS-MAJAGUAL-ACHÍ-GUARANDÁ	6	53.66	53.53	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 2 -San Marcos -Majagual (K 21+000 - K 29+000)	8.00	8.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 -San Marcos -Majagual (K 57+000 - K 67+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 -San Marcos -Majagual - (K 67+000 - K 77+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
Calzada Nueva	Hito 5 -Variante Majagual (K 79,5 - 82,5)	3.00	3.00	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 6 -San Marcos -Majagual- Achí (K 77-79,5)-(K 82,5- 91,06)	11.06	11.06	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 7 - La Y hacia Guaranda (K 00+000 - K 11+470)	11.60	11.47	100.0%	100.0%	0.00%
ACCESO MAJAGUAL	1	0.80	0.60	100.0%	100.0%	0.00%

TRAMOS-INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
Mejoramiento	Hito 8 - Acceso Variante majagual	0.80	0.60	100.0%	100.0%	0.00%
PUENTES (Otrosí 5)	1			100.0%	100.0%	0.00%
Reconstrucción 6 Puentes	Puente La Balsa	NA	NA	100.0%	100.0%	0.00%
	Puente Rabo Tigre			100.0%	100.0%	0.00%
	Puente El Chupo			100.0%	100.0%	0.00%
	Puentes Papayos III al V			100.0%	100.0%	0.00%
	Puente Papayo I (Rehabilitación)			100.0%	100.0%	0.00%
	Puente Papayo II			100.0%	100.0%	0.00%
MOMPOX	23	166.46	163.10	100.0%	100.0%	0.00%
TALAIGUA NUEVO-SANTA ANA	2			100.0%	100.0%	0.00%
Construcción Puente	Hito 1 - Infraestructura	NA	NA	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 - Superestructura	NA	NA	100.0%	100.0%	0.00%
SANTA ANA-LA GLORIA	8	72.18	71.12	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 1 (K 37+000 - K 47+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 (K 47+000 - K 57+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 (K 57+000 - K 67+453)	10.00	10.45	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 (K 27+000 - K 37+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 5 (K 17+000 - K 27+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 6 (K 12+508 - K 17+000)	4.95	4.49	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 7 Accesos Pte Talaigua (3,9 km) (K0+000-1+630, K2+141-4+450)	4.52	3.94	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 8 (PRO+000-PRO+660, PRO+800-PRO+830 y PR1+020 - PR12+567)	12.70	12.24	100.0%	100.0%	0.00%
BODEGA-MOMPOX	3	27.00	26.88	100.0%	100.0%	0.00%
Rehabilitación	Hito 6 (K15+650 - 25+650)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 7 (K25+650 - K35+650)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 8 (0+900-	7.00	6.88	100.0%	100.0%	0.00%

TRAMOS - INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
BODEGA-MOMPOX	K3+000); (K7+250-K8+914); (K12+650-K13+557); (K35+650-37+857)	NA	NA	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	1 OBRAS COMPLEMENTARIAS MOMPOX (adecuación accesos, senderos peatonales)	NA	NA	100.0%	100.0%	0.00%
MOMPOX-GUAMAL	1	7.12	5.42	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Mompox-Guamal Hito 5 (K5+100-K9+100); (K29+000-K30+420) MJ	7.12	5.42	100.0%	100.0%	0.00%
GUAMAL-EL BANCO	5	31.70	31.33	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 1 - Banco-Guamal (K 8+700 - K 11+700) - Mejoramiento	3.00	3.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 - Banco-Guamal (K 11+700 - K 21+700) - Mejoramiento	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 - Banco-Guamal (K 21+700 - K 31+700) - Mejoramiento	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
Rehabilitación	Hito 4 - Banco-Guamal (K 31+700 - K 34+700) - Rehabilitación	3.00	3.00	100.0%	100.0%	0.00%
Mejoramiento	Hito 9 Guamal - Banco (PR3+380 - PR8+713) * sin puente caño guamal	5.70	5.33	100.0%	100.0%	0.00%
TAMALAMEQUE-EL BANCO	3	28.47	28.35	100.0%	100.0%	0.00%
Calzada Nueva	Hito 1 (K 00+000 - K 10+000)	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 2 (K 18+000 - K 28+354)	10.47	10.35	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 3 (K 10+000 - K 18+000)	8.00	8.00	100.0%	100.0%	0.00%
SAN PABLO	5	42.89	42.89	86.6%	56.8%	-29.82%
CANTAGALLO-	4	42.89	42.89	85.9%	54.5%	-31.33%



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Transversal de Las Américas



TRAMOS-INTERVENCIÓN	HITOS	LONG. CONTRACTUAL (km)	LONG. CONSTRUIDA (km)	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	ATRASO
SAN PABLO-SIMITÍ Calzada Nueva	Hito 1 (K0+000 - K11+796) - CG-SP	11.80	11.80	48.7%	3.0%	-45.71%
	Hito 2 (K31+536 - K41+536) - SP - SI	10.00	10.00	100.0%	32.0%	-68.01%
	Hito 3 (K41+536 - K51+536) - SP - SI	10.00	10.00	100.0%	100.0%	0.00%
	Hito 4 (K51+536 - K62+628) - SP - SI	11.09	11.09	100.0%	88.8%	-11.22%
	Puente 1			100.0%	97.3%	-2.70%
Construcción de Puente	PUENTE SANTO DOMINGO DISEÑO Y CONSTRUCCION	NA	NA	100.0%	97.3%	-2.70%
TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS	84	639.64	633.06	98.0%	93.3%	-4.67%

