



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20241020199813**
20241020199813
Fecha: **26-11-2024**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente

JUAN JOSÉ OYUELA SOLER
Vicepresidente Ejecutivo

DE: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría del proyecto Autopista al Mar 2.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, entre octubre y noviembre de 2024, realizó la auditoría a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría asociadas al proyecto carretero Autopista al Mar 2.

Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y de las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4o y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20241020199813**
20241020199813
Fecha: **26-11-2024**

procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) JUAN JOSE OYUELA SOLER VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ GERENTE Gerencia Carretero 3 BOGOTA D.C. -3) ADRIANA MARIA RODRIGUEZ URIBE Gerencia Carretero 3 BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratita de la Oficina de Control Interno.

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20241020075008

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
YKTH-LOAK-OF10-TE75-E173-2659-3622-95

26/11/2024 17:16:02 COT -05





INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública del
Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la
Interventoría del proyecto Autopista al Mar 2



2024



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	5
1.1	Objetivo general.....	5
1.2	Objetivos específicos.....	5
2.	ALCANCE.....	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
4.1	Información de contratos	6
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	7
4.3	Descripción del proyecto	8
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	9
5.1	Inicio de la etapa de operación del proyecto	9
5.1.1	Unidad Funcional 1 (Cañasgordas - Uramita).....	10
5.1.1.1	Actividades en ejecución unidad funcional 1	12
5.1.1.2	Evento Eximente de Responsabilidad PR27+800 – PR28+100 Ruta 6203	13
5.1.1.3	Taludes inestables unidad funcional 1.....	16
5.1.2	Unidad Funcional 2 (Variante Fuemia y tramo de control).....	20
5.1.3	Unidad Funcional 3 (Túnel Fuemia).....	24
5.1.4	Unidad Funcional 4 (Dabeiba - Mutatá)	25
5.1.4.1	Actividades pendientes por finalizar en la unidad funcional 4	26
5.1.4.2	Variante Mutatá.....	30
5.2	Riesgos asignados al público.....	34
5.2.1	Sobrecostos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas 34	
5.2.2	Sobrecostos por compensaciones ambientales	36
5.2.3	Efectos desfavorables por decisiones de la entidad frente al movimiento o reubicación de casetas de peaje existentes.....	36
5.2.4	Demoras en la instalación o no operación de casetas de peaje	39
5.2.5	Demora en la entrega de peajes.....	40

5.2.6	Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes	41
5.2.7	Modificación al esquema tarifario	45
5.2.8	Sobrecostos en diseños por decisiones de la ANI	45
5.2.9	Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico 46	
5.2.10	Costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por Eventos Eximentes de Responsabilidad.....	46
5.3	Riesgos institucionales	47
5.3.1	Insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos.....	47
5.3.2	Aprobación de la actualización de pólizas	48
6.	CIERRE DE LA AUDITORIA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	52
6.1	Conclusiones	52
6.2	No Conformidades	57
6.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento.....	57
6.2.2	Para la Interventoría	58
6.3	Recomendaciones	58
6.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento.....	58
6.3.2	Para la Interventoría	59

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.	6
Tabla 2.	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	7
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto.	8
Tabla 4.	Ejecución física del proyecto.	9
Tabla 5.	Balance actas de terminación de unidad funcional.	10
Tabla 6.	Compensaciones por no operación de peajes.	39
Tabla 7.	Compensaciones demora entrega peajes.	41
Tabla 8.	Póliza de obras civiles contrato de concesión No. 018 de 2015.....	50
Tabla 9.	Póliza RCE contrato de concesión No. 018 de 2015.	50

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Informe de auditoría a la función pública del
Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la
Interventoría del proyecto Autopista al Mar 2**



Tabla 10. Póliza de cumplimiento contrato de interventoría No. 001 de 2016.....51

Tabla 11. Póliza de responsabilidad civil extracontractual contrato de interventoría No. 001 de 2016.....51

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato de concesión No. 018 de 2015 correspondiente al proyecto carretero Autopista al Mar 2, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1. Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto.
2. Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales y del proyecto asignados al público.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 018 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y la Autopistas Urabá S.A.S, a partir de mayo de 2023 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.

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

- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 018 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Autopistas Urabá S.A.S (Concesionaria) y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 001 de 2016 suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio Interventor PEB-ET (Interventoría).
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, concesionario o interventor y otros ítems suscritos:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
Concesionario	<p>Autopistas Urabá S.A.S No. contrato: 018 del 25 de noviembre de 2015. Objeto: Realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista al Mas 2, del Proyecto Autopistas para la Prosperidad de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato. Plazo: El plazo del Contrato transcurrirá entre la fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado al valor presente al mes de referencia del recaudo de peaje – VPIP) URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-3627936 https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-4009405</p>	8 otrosí
Interventoría	<p>Consorcio Interventor PEB-ET No. contrato: 001 del 04 de enero de 2016. Objeto: Realizar la Interventoría integral que incluye pero no se limita a la Interventoría Técnica, Económica, Financiera, Contable, Jurídica, Administrativa, Operativa, Medio Ambiental y Socio Predial del Contrato de Concesión bajo el esquema de asociación público privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPB-002-2015 correspondiente al corredor denominado “AUTOPISTA AL MAR 2” cuyo objeto es “Realizar los Estudios y diseños definitivos, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación,</p>	5 otrosí



CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
	mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión AUTOPISTA AL MAR 2 DEL PROYECTO AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD. Plazo: 116 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio (21 de agosto de 2015) URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261	

Fuente: URLs SECOP.

El último otrosí al contrato de concesión, No. 8, se suscribió el 30 de junio de 2023; a través del que i) se modificó el plazo con el que cuenta el Concesionario para la construcción e instalación de los carriles de cobro automático en la estación de peaje Fuemia, ii) se establecieron acuerdos respecto a la retribución o compensación especial correspondiente a la unidad funcional 2 y respecto a la entrega de estudios de detalle del talud ubicado en el K10+800 de dicha unidad funcional, entre otros aspectos.

Con relación al contrato de interventoría, se evidenció que la última modificación contractual, No. 5, se suscribió el 13 de septiembre de 2024, adicionando y prorrogando dicho contrato hasta septiembre de 2025.

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta a la Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto²:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Juan José Oyuela Soler	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VE)
Juan Carlos Rengifo Ramírez	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VE)
Adriana María Rodríguez Uribe	Líder de Equipo de Seguimiento	
Orlando Andrés Montagut Melendez	Apoyo financiero	Equipo financiero (VE)
Andrea Patiño	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Sandra Patricia Izquierdo	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Carolina Flórez Tuta	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental

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

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Andrés Camilo Ramírez	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Jairo Andrey Vejarano López	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Victoria Eugenia Stella del Rocio Sánchez Zapata	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto (GCSP-F-019) correspondiente a julio de 2024. Radicado ANI No. 20243120093969 del 27 de septiembre de 2024 y registro de asistencia de entrevista de auditoría del 18 de octubre de 2024.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Autopista al Mar 2 hace parte de la segunda ola del programa de cuarta generación de concesiones y busca mejorar la conexión entre Medellín con las principales concesiones viales del país y con los principales centros de intercambio comercial (costa Caribe, costa Pacífica y Río Magdalena), interviniendo cerca de 254 km de vía con actividades de rehabilitación, mejoramiento y construcción de vía nueva. Las generalidades del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP – Dic 2023	\$2.353.160	
OPEX – millones de COP – Dic 2023	\$2.073.814	
Valor del contrato – millones de COP – Dic 2023	\$4.542.073	
Fase actual	Construcción	
VPIP actual – millones de COP - 2012	\$ 463.913	
% Cumplimiento VPIP a dic 2023	12,10%	
Aportes ANI – millones de COP - 2012	\$ 3.505.394	
% Cumplimiento aportes ANI a dic 2023	22.36%	

Fuente: Aniscopio, informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) recibido durante la auditoría, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría y página web del Concesionario: <https://www.autopistasuraba.com/>

El proyecto tiene seis unidades funcionales (UF), cursa su fase de construcción desde enero de 2017, con un avance en la ejecución física del 98.50% a 30 de septiembre de 2024, distribuido de la siguiente manera:

Tabla 4. Ejecución física del proyecto.

UF	Sector	Fecha de terminación	Programado (%)	Ejecutado (%)
1	Cañasgordas - Uramita	08/05/2022	100	97.29
2	Variante Fuemia (Uramita - Dabeiba)	25/06/2022	100	99.28
3	Túnel Fuemia	25/06/2022	100	99.86
4	Dabeiba - Mutatá	07/07/2022	100	98.28
5	Mutatá – El Tigre	27/12/2019	100	100
Total		24/03/2022	100.00	98,50

Nota: La unidad funcional 6 corresponde a El Tigre – Necoclí, cuyo alcance contractual es de operación y mantenimiento, según lo establecido en la tabla 2 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 018 de 2015.

Fuente: Información actualizada en Aniscopio a 30 de septiembre de 2024³, apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 018 de 2015 y no objeción a versión 6 del plan de obras dada por la Interventoría a través de radicado ANI No. 20224090324752 del 18 de marzo de 2022.

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015 establece que *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*. A septiembre de 2024, se han suscrito actas de terminación para las unidades funcionales 2, 3, 4 (parcial) y 5; es decir que no se cumplen las condiciones para iniciar la etapa de operación y mantenimiento.

En el proyecto se han materializado riesgos asumidos por la ANI que han dado lugar al uso de recursos del fondo de contingencias de las Entidades Estatales, relacionados con el recaudo de peajes y la construcción del túnel de Fuemia.

En ese sentido, el inicio de la etapa de operación del proyecto, la materialización de riesgos de la ANI, institucionales y del proyecto se profundizan en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En el presente capítulo se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría relacionados con: i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto, ii) materialización de riesgos del proyecto asignados al público y iii) alertas de riesgos institucionales.

Lo anterior con base en el análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, de la Interventoría, Consorcio Interventor PEB-ET, la entrevista de auditoría llevada a cabo el 18 de octubre de 2024 y el recorrido realizado al proyecto los días 21 y 22 de octubre de 2024.

5.1 Inicio de la etapa de operación del proyecto

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015 establece que *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad*

³ Las fechas de terminación reportadas en Aniscopio no corresponden a las establecidas en la versión No. 06 del plan de obras; por lo tanto, se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento gestionar lo correspondiente.



Funcional”, es decir cuando la Interventoría y la ANI acepten las obras correspondientes a la última unidad funcional construida.

El contrato de concesión también contempla, en la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general, la suscripción de actas de terminación parcial de unidad funcional, “si, vencido el plazo previsto en el Plan de Obras para la terminación de una Unidad Funcional, ésta no se hubiere completado por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI y se pondrán en servicio las intervenciones que se hayan realizado.”

En las actas de terminación de unidad funcional se pueden establecer pendientes de carácter técnico que el Concesionario debe subsanar dentro de los ciento ochenta días posteriores a la firma de las actas, de lo contrario “(...) se realizará la Retención de la totalidad de la Retribución, después de aplicado el Índice de Cumplimiento, calculado de conformidad con lo establecido en la Parte Especial, hasta tanto dichas obligaciones se cumplan.”⁴ Enseguida se sintetiza el balance de las actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto:

Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.

UF	Sector	Suscripción acta de terminación	Porcentaje de avance físico a 30-09-2024
1	Cañasgordas - Uramita	Sin suscribir	97.29
2	Variante Fuemia (Uramita - Dabeiba)	5 de julio de 2023	99.28
3	Túnel Fuemia	25 de agosto de 2022 (UF3.1A) 5 de julio de 2023 (UF3.1B y 3.1C)	99.86
4	Dabeiba - Mutatá	10 de mayo de 2023 (Parcial)	98.28
5	Mutatá – El Tigre	28 de diciembre de 2020	100

Fuente: Actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto e información disponible en Aniscopio a 30 de septiembre de 2024.

En ese orden de ideas, enseguida se presentan la unidad funcional 1, sin acta de terminación, y la unidad funcional 4, con acta de terminación parcial, así como las unidades funcionales con porcentajes de ejecución inferiores al 100% (2 y 3), en función de los pendientes establecidos en sus actas de terminación.

5.1.1 Unidad Funcional 1 (Cañasgordas - Uramita)

El 8 de mayo de 2022 finalizó el plazo para la construcción de la unidad funcional 1, acorde a la no objeción de la Interventoría a la versión No. 6 del plan de obras del Concesionario, dada a través del radicado ANI No. 20224090324752 del 18 de marzo de 2022; sin que el Concesionario pusiera a disposición la unidad funcional.

Por lo anterior, desde la Interventoría y desde la ANI se dio aplicación a los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 018 de 2015, a tal punto que mediante memorando con radicado ANI No. 20243120029033 del 14 de febrero de 2024 la Vicepresidencia Ejecutiva solicitó al Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales, de la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad, el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario

⁴ Según lo establecido en la sección 4.17 literal (a) romanito (vi) (2) y romanito (viii) de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015, modificada mediante el otrosí No. 5 del 23 de junio de 2022.

por la no terminación de las intervenciones de mencionada unidad funcional; procedimiento administrativo vigente a octubre de 2024.

Aunado a lo anterior, la terminación de la unidad funcional 1 está condicionada a la superación de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) relacionado con la inestabilidad del terreno en el sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta nacional 6203.

Inicialmente, el reconocimiento de este Evento Eximente de Responsabilidad (EER) fue solicitado por el Concesionario a través del oficio con radicado ANI No. 20224090633742 del 07 de junio de 2022 y negado por la ANI por medio del oficio con radicado ANI No. 20223120315841 del 5 de octubre de 2022, previo concepto negativo de la Interventoría emitido con el oficio No. 20224090888722 del 11 de agosto de 2022.⁵

Sin embargo, el 25 de mayo de 2023 el panel de Amigable Composición⁶ reconoció la ocurrencia de un EER, resultante de la inestabilidad del terreno en el sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta nacional 6203, así:

“1.1 Reconocer y declarar la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, de conformidad con lo previsto en las Secciones 1.62 y 14.2(b) de la Parte General del Contrato de Concesión, derivado del movimiento en masa ocurrido en el sector del PR 27+800 al PR 28+100 de la vía nacional 6203 que corresponde al km 29+380 al km 29+600 (abscisado de construcción) el 2 de junio de 2022, originado por el contacto fallado de dos unidades del complejo geológico Cañasgordas detectado en la zona, presentado durante el desarrollo del proceso constructivo de la estructura denominada Túnel Falso de la Unidad Funcional 1. En los anteriores términos se acoge la Solicitud 1. de la Convocatoria con el alcance, preciso entendimiento y razones expuestas en la parte motiva.”

Asimismo, el panel de Amigable Composición estableció compromisos en el proyecto, tales como la elaboración de estudios y diseños por parte del Concesionario para atender la inestabilidad y su correspondiente aprobación por parte de la Interventoría, cuyo plazo venció el 16 de marzo de 2024⁷, sin que se haya evidenciado cumplimiento, pues el Concesionario continúa atendiendo observaciones a los estudios y diseños emitidas por la Interventoría.

Por otro lado, en la auditoría se evidenció que en la unidad funcional 1 se presentan taludes inestables que ponen en riesgo la operación y seguridad de los usuarios de la vía; sin que se hayan implementado soluciones de fondo por parte del Concesionario.

En ese orden de ideas, con base en los resultados del recorrido de auditoría llevado a cabo el 21 de octubre de 2024, enseguida se presenta i) una muestra de las actividades que continúan en ejecución por parte del

⁵ El plazo con el que cuenta la ANI para aceptar o rechazar una solicitud de reconocimiento de EER se debe dar “(...) dentro de los (15) Días siguientes” a la notificación de la parte afectada, según lo establecido en el inciso (ii) del literal (c) de la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015; plazo incumplido en este caso; por ende, se establece una no conformidad en este informe de auditoría.

⁶ Aclarado mediante acta No. 10 del 5 de junio de 2023. La decisión inicial y el acta No. 10 se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁷ Según comunicación de la Interventoría con radicado ANI No. 20244091312862 del 22 de octubre de 2024.

Concesionario, ii) el estado del tramo comprendido entre el PR 27+800 al PR 28+100, producto del reconocimiento de un EER y iii) una muestra de taludes inestables que requieren intervención:

5.1.1.1 Actividades en ejecución unidad funcional 1

Se evidenció que se tiene pendiente la culminación de obras entre vías en voladizo ubicadas entre el K6+266 y el K6+455. Estas obras corresponden a la conformación de taludes, instalación de elementos de seguridad vial y demarcación, entre otras, según se ilustra con el siguiente registro fotográfico:

<p>Foto 1. Pendientes voladizos K6 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 2. Pendientes voladizos K6 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Foto 3. Pendientes voladizos K6 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 4. Pendientes voladizos K6 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>

El sector del K06+000 cuenta con tres voladizos que continúan en intervención y cuyas modificaciones a los diseños tienen viabilidad, según lo reportado en el informe mensual de Interventoría correspondiente a julio de 2024. Este sector ha sido motivo de análisis de excepción a la velocidad de diseño establecida contractualmente, al reducirla de 80 km/h a 60 km/h, según se detalla en la comunicación de la Interventoría PS-IAM2-DP-13127-24 del 19 de julio de 2024, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Los pendientes comentados son motivo de seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, lo que se evidenció, por ejemplo, en el comité de seguimiento al proyecto del

7 de octubre de 2024, en el que se llevó a cabo la apertura de la auditoría y en el contenido de la sección 2.3 del informe mensual de la Interventoría correspondiente a julio de 2024.⁸

5.1.1.2 Evento Eximente de Responsabilidad PR27+800 – PR28+100 Ruta 6203

Como se informó previamente, la terminación de la unidad funcional 1 también está condicionada a la superación de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) reconocido el 25 de mayo de 2023 y aclarado el 5 de junio de 2023, por el panel de Amigable Composición del proyecto⁹, resultante de la inestabilidad del terreno en el sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta nacional 6203.

El panel de Amigable Composición estableció compromisos en el proyecto, tales como la elaboración de estudios y diseños por parte del Concesionario para atender la inestabilidad y su correspondiente aprobación por parte de la Interventoría, así:

“Como consecuencia de la declaratoria del Evento Eximente de Responsabilidad, declarar que se reconoce el Periodo Especial, de conformidad con lo establecido en la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, por un plazo inicial equivalente a doce (12) meses. Este Periodo Especial se discrimina de la siguiente manera:

(i) Nueve (9) meses para la realización y presentación de los nuevos Estudios y Diseños que establecerán los sistemas de soporte y estabilización de taludes, el diseño definitivo de las obras para la zona de falla y, en general, las Intervenciones requeridas en el sector del Túnel Falso de la Unidad Funcional 1 considerando la condición geológica profunda detectada en el área, y

(ii) Tres (3) meses para el trámite de aprobación de los Estudios y Diseños y el programa de construcción por parte del Consorcio Interventor PEB-ET.”

Sobre lo que no se evidenció cumplimiento, pues el plazo venció el 16 de marzo de 2024⁷ y a octubre de 2024 el Concesionario continúa atendiendo observaciones de la Interventoría, principalmente en el componente de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), según detalló la Interventoría en el balance del estado de los estudios y diseños, presentado a través de la comunicación con radicado ANI No. 20244091312862 del 22 de octubre de 2024, así:

“Por lo cual, el 16 de marzo de 2024 se vencieron los 9 meses concedidos por el Panel para entregar los diseños del sector y que el Concesionario utilizó los 3 meses de revisión de la Interventoría (fecha que venció el 10 de junio de 2024) para ajustar los diseños acordes a las observaciones presentadas, tal como se evidencia en los numerales 34 al 47 del comunicado del asunto, demostrando que se tomó 18 días por fuera de los tiempos establecidos por el Panel para finalizar los diseños, esto para los volúmenes ya avalados por la Interventoría, mientras que para el volumen de ITS aun persistente observaciones, después de casi seis meses del vencimiento del plazo del Concesionario para la presentación de los Estudios de Detalle (...)”

⁸ Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20244091192422 del 25 de septiembre de 2024.

⁹ Aclarado mediante acta No. 10 del 5 de junio de 2023. La decisión inicial y el acta No. 10 se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

En la respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2024, el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría indicaron que “Se realizan mesas de trabajo con los Especialistas tanto de la Interventoría como de la Concesión¹⁰, para cerrar las observaciones pendientes para dar no objeción a los Estudios de Detalle de la Intervención definitiva”.

Una vez se superen los estudios y diseños para atender el sector comprendido entre el PR27+800 – PR28+100 de la ruta 6203, se deberá ejecutar la obra dentro del plazo que se acordará entre las partes para tal fin, cuyos costos han sido motivo de solicitud de reconocimiento por parte del Concesionario, frente a lo que la Interventoría ha emitido su concepto negativo. Lo anterior, según lo mencionado por la Interventoría a través de la comunicación con radicado ANI No. 20244091269942 del 11 de octubre de 2024, así:

“(…) Este Período Especial no incluyó el plazo asociado a la ejecución de las Intervenciones del sector afectado por el EER, el cual las Partes deberán determinar una vez se cuente con los correspondientes Estudios de Detalle.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo determinado por el panel de Amigable Composición en su decisión del 25 de mayo de 2023, y en la aclaración del 5 de junio del mismo año, los efectos que este trámite tiene sobre las Partes se limitaron a: (i) Conceder un Periodo Especial para la elaboración de los Estudios de Detalle de las Intervenciones afectadas por el EER, y (ii) Que las Partes acuerden un plazo para la ejecución de dichas Intervenciones.

(…)

Por otro lado, teniendo en cuenta que mediante el comunicado 03-03-20240529001858, con asunto: “ENTREGA DE PRESUPUESTO DE OBRAS Y COSTOS ASOCIADOS AL EVENTO EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD ENTRE EL PK29+380 AL PK 29+600 DENOMINADO EL SECTOR ESPECIAL DE LA UF1.”, con radicado ANI 2024-409-065124-2, el Concesionario Autopistas Urabá S.A.S, solicitó el reconocimiento de \$ 86.654.341.793,66 pesos corrientes, por concepto de la elaboración de los Estudios de Detalle y la ejecución de Intervenciones relacionadas con la terminación de las obras para garantizar la estabilidad del tramo afectado por el referenciado Evento Eximente de Responsabilidad

(…)

Debemos advertir que, para el caso expuesto por el Concesionario, no se cumplen los supuestos de hecho que establece el Contrato para dar aplicación a los literales (g) y (h) de la Sección 14.2 de la Parte General, no siendo procedente así el reconocimiento de los costos relacionados en la solicitud del Concesionario por medio de estos mecanismos.

En conclusión, la Interventoría no encuentra que la solicitud del Concesionario tenga sustento contractual alguno, razón por la cual la misma no es procedente y la Agencia no deberá acceder a tal solicitud de acuerdo con lo expuesto en el presente concepto de la Interventoría.”

El 21 de octubre la Oficina de Control Interno visitó el sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta 6203, evidenciando monitoreo e implementación de señalización temporal por parte del

¹⁰ Las respuestas al cuestionario de auditoría se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Concesionario. No obstante, la necesidad de intervenciones de fondo es requerida para una operación segura en el corredor vial, lo que se evidencia con el siguiente registro fotográfico:

<p>Foto 5. Túnel falso K29+380 – K29+600 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 6. Túnel falso K29+380 – K29+600 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Foto 7. Túnel falso K29+380 – K29+600 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 8. Túnel falso K29+380 – K29+600 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>

Se evidenció señalización temporal, monitoreo y retiro de material producto de deslizamientos entre el K29+380 – K29+600, sobre el que el 25 de mayo de 2023 el panel de amigable componedor del proyecto reconoció un Evento Eximente de Responsabilidad “(...) originado por el contacto fallado de dos unidades del complejo geológico Cañasgordas detectado en la zona, presentado durante el desarrollo del proceso constructivo de la estructura denominada Túnel Falso de la Unidad Funcional 1.” Se evidenció que el plazo definido por el amigable componedor para contar con los estudios y diseños no objetados de la solución a implementar finalizó y que persisten observaciones de parte de la Interventoría, principalmente en lo correspondiente a los sistemas inteligentes de transporte (ITS), según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20244091312862 del 22 de octubre de 2024.

El estado del sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta nacional 6203 es motivo de seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, lo que se evidenció, por ejemplo, en el comité de seguimiento al proyecto del 7 de octubre de 2024, en el que se llevó a cabo la

apertura de la auditoría y en el contenido de la sección 2.2.5 del informe mensual de la Interventoría correspondiente a julio de 2024.⁸

5.1.1.3 Taludes inestables unidad funcional 1

En el recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno el pasado 21 de octubre de 2024 se evidenció que en la unidad funcional 1 se presentan inestabilidades que comprometen la operación y la seguridad de los usuarios y de la población ubicada en el derecho de vía; sobre las que no se evidenció la ejecución de intervenciones de fondo por parte del Concesionario. A partir de la verificación visual, se concluyó que el Concesionario ha ejecutado intervenciones asociadas al descargue de material inestable, retiro de material proveniente de deslizamientos que afecten la corona de la vía, implementación de pare y sigas en las zonas con mayor riesgo, así como obras temporales de contención.

El estado de las inestabilidades ha sido motivo de alerta por parte de la Interventoría, según se evidencia, por ejemplo, con el contenido de la comunicación con radicado ANI No. 20244090816812 del 8 de julio de 2024.¹¹ Asimismo, estas inestabilidades han afectado a usuarios de la vía, según se evidencia en las comunicaciones con radicado ANI No. 20244090840122 del 7 de julio de 2024 y 20244090831102 del 10 de julio de 2024.

Enseguida se presenta registro fotográfico de una muestra de inestabilidades que generan riesgo para la operación y seguridad de la unidad funcional 1:

Foto 9. Inestabilidad K0+150 UF1.	Foto 10. Inestabilidad K0+150 UF1.
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>

Se evidenció que la caída de material en el K0+150 se reportó en el informe mensual de Interventoría de julio de 2024, donse se indicó que el Concesionario procedió a acopiar el material al costado de la vía. El Concesionario no contempla actividades de estabilización, según lo reportado en campo por la Interventoría.

¹¹ Solicitudes adicionales de acciones al Concesionario con ocasión de las diferentes inestabilidades de taludes intervenidos y no intervenidos en la unidad funcional 1 se pueden consultar en los papeles de trabajo de la auditoría.

<p>Foto 11. Inestabilidad K0+700 – K0+750 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 12. Inestabilidad K0+700 – K0+750 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Se evidenció que la caída de material entre el K0+700 y el K0+750 se reportó en el informe mensual de Interventoría de julio de 2024, donse se indicó que el Concesionario procedió a acopiar el material al costado de la vía. El 3 de julio de 2024 ocurrió un deslizamiento que afectó a personas ocupantes en una vivienda ubicada dentro de la franja de retiro de la vía, frente a lo cual la Interventoría ha solicitado informes y acciones al respecto al Concesionario, según se evidencia en las comunicaciones con radicado ANI No. 20244090840122 del 7 de julio de 2024 y 20244090831102 del 10 de julio de 2024.</p>	

<p>Foto 13. Talud K8+390 – K8+420 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 14. Talud K8+390 – K8+420 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Según lo reportado en el informe mensual de Interventoría correspondiente a julio de 2024, “Por caída de material se perdió la instalación de geomanto instalado.” Se evidenció implementación de un pare y siga en el sector debido a que se cuenta con un solo carril de circulación que se adecuó provisionalmente. En el recorrido de auditoría, la Interventoría reportó que a la fecha el Concesionario no se ha pronunciado frente a las intervenciones a ejecutar para atender la inestabilidad.</p>	

<p>Foto 15. Talud K9+600 – K9+720 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 16. Talud K9+600 – K9+720 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
---	--

Según lo reportado en el informe mensual de Interventoría correspondiente a julio de 2024, el talud se encuentra inactivo y su estabilización está pendiente por finalizar. En el recorrido de auditoría se evidenció pérdida de concreto instalado sin atender, frente a lo cual, según lo reportado por la Interventoría, se ha venido instalado geomanto.

<p>Foto 17. Talud K10+680 – K10+870 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 18. Talud K10+680 K10+870 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
---	--

Según lo reportado en el informe mensual de Interventoría correspondiente a julio de 2024, el talud se encuentra inactivo y su estabilización está pendiente por finalizar, lo que se corrobora con el registro fotográfico. En el recorrido de auditoría se evidenció caída de material que ha venido siendo acopiado los costados de la vía, lo que ha sido motivo de alertas y solicitudes de la Interventoría, según se evidencia, por ejemplo, en las comunicaciones conradicado PS-IAM2-DP-13093-24 del 11 de julio de 2024 y PS-IAM2-DP-13662-24 del 30 de septiembre de 2024, disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

<p>Foto 19. Talud K12+890 – K13+070 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 20. Talud K12+890 – K13+070 UF1.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Según lo reportado en el informe mensual de Interventoría correspondiente a julio de 2024, el talud se encuentra inactivo y su estabilización está pendiente por finalizar, lo que se corrobora con el registro fotográfico. En el recorrido de auditoría se evidenció la pérdida de obras de estabilización, riesgo de caída de dados de concreto y de material suelto; lo que genera un riesgo latente para personas que habitan justo al frente de la inestabilidad. Como medidas de mitigación, se evidenció la instalación de bolsas rellenas con material como medida provisional para evitar que parte del materia de derrumbe afecte la calzada.</p> <p>Se evidenció que la Interventoría ha hecho solicitudes al Concesionario para controlar el riesgo generado por la inestabilidad, por ejemplo, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20244090756462 del 21 de junio de 2024, a través de la que <i>“(…) se le recalca la importancia que tiene que el Concesionario implemente acciones inmediatas para el control del riesgo en la base del talud y el monitoreo permanente especialmente cuando se registran lluvias en el sector.”</i></p>	

Foto 21. Talud K13+340 – K13+460 UF1.	Foto 22. Talud K13+340 – K13+460 UF1.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Se evidenció implementación de un pare y siga en el sector debido a que se cuenta con un solo carril de circulación que se adecuó provisionalmente con ocasión de los deslizamientos en el sector.</p>	

Las inestabilidades sin atender son motivo de seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, lo que se evidenció, por ejemplo, en el comité de seguimiento al proyecto del 7 de octubre de 2024, en que se llevó a cabo la apertura de la auditoría y en el contenido de la sección 2.3.1.1.3 del informe mensual de la Interventoría correspondiente a julio de 2024.⁸

5.1.2 Unidad Funcional 2 (Variante Fuemia y tramo de control)

A través del acta de terminación de la unidad funcional 2, suscrita el 5 de julio de 2023, se establecieron pendientes, que no impedían la puesta en servicio de la variante Fuemia, para los cuales el Concesionario, según la sección 4.17 (a) (viii) de la parte general del contrato de concesión, modificada mediante el otrosí No. 5 del 23 de junio de 2022, contaba con ciento ochenta (180) días, a partir de la suscripción del acta, para subsanarlos; plazo que finalizó el 1 de enero de 2024 sin que estos pendientes se hayan superado en su totalidad.¹²

Lo anterior dio lugar a que la Interventoría presentara a la ANI el informe de incumplimiento correspondiente a través del radicado ANI No. 20244090246012 del 26 de febrero de 2024, documento base para que la Vicepresidencia Ejecutiva, a través del memorando con radicado ANI No. 20243120159503 del 23 de septiembre de 2024, solicitara a la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios (GIT Sancionatorios) de la Vicepresidencia Jurídica el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente, vigente a la fecha. Asimismo, según lo

¹² Según la solicitud de inicio del procedimiento administrativo sancionatorio, los pendientes que no se han superado tienen que ver con i) modificaciones a los estudios y diseños, ii) estabilización de taludes, iii) intervenciones en pasos urbanos, iv) sistemas inteligentes de transporte, comunicación y equipo, v) sistema SCADA, vi) memoria técnica, vii) hallazgos en materia técnica sobre la infraestructura puesta en servicio, viii) actualización del manual de operación y mantenimiento, ix) pendientes del apéndice técnico 8 – social y x) intervenciones definitivas a puntos críticos, entre otros aspectos.

reportado en el informe de seguimiento al proyecto correspondiente a julio de 2024, no se han efectuado pagos con ocasión de retribución asociada a la unidad funcional 2 durante 2024.¹³

Se resalta que, en la solicitud de inicio del procedimiento administrativo sancionatorio, se mencionan los pendientes del Concesionario en materia de intervenciones definitivas a puntos críticos en el tramo de control, denominado como unidad funcional 2.3 y cuyo alcance es de operación y mantenimiento durante todas las etapas del contrato de concesión, así:

“3.5.3. COMPROMISO 9 - INTERVENCIONES DEFINITIVAS A PUNTOS CRÍTICOS

Intervención definitiva de sitios críticos, basados en estudios de detalle, que deben ser no objetados por la interventoría.

Fecha de vencimiento: 01 de septiembre de 2023.

El Concesionario a través del comunicado 03-03-20231227003980 (radicado ANI No. 20234091485112 del 27 de diciembre de 2023), presentó los estudios y diseños para los puntos relacionados a continuación, dichos estudios hoy en día no cuentan con la no objeción por parte de la Interventoría, ya que los especialistas realizaron una serie de observaciones que a la fecha no han sido atendidas por el Concesionario, además de esto se evidencia que las medidas de mitigación realizadas han sido mínimas.”

El 22 de octubre de 2024 la Oficina de Control Interno verificó las condiciones de los puntos críticos del tramo de control, evidenciando la necesidad de intervenciones de fondo para evitar la materialización de eventos que pongan en riesgo la operación y seguridad del tramo en mención; lo que se demuestra con el siguiente registro fotográfico:

Foto 23. Sitio crítico PR 109+070 R6202.	Foto 24. Sitio crítico PR 109+900 R6202.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Con ocasión de la erosión, se evidenció desplazamiento de la calzada e instalación de defensa metálica. Se evidenció que la erosión persiste y que no se han ejecutado intervenciones en el talud.</p>	<p>Se evidenció intervención al pavimento en el sector. Pendiente construcción de obras de drenaje longitudinal (cuneta), así como señalización.</p>

¹³ Ver capítulo 6 del informe con radicado ANI No. 20243120093969 del 27 de septiembre de 2024.

<p>Foto 25. PR16+560 R6203.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 26. PR16+700 R6203.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Se evidenciaron taludes con erosiones que comprometen la estabilidad de la vía.</p>	

<p>Foto 27. PR20+520 R6203</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 28. PR20+520 R6203</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>La magnitud del riesgo en el sector no es perceptible desde la vía; sin embargo, se evidenció riesgo de colapso del muro construido sobre el lecho del Río Verde.</p>	

Se evidenció que el estado del tramo de control ha dado lugar a que desde la ANI y desde la Interventoría se implementen los esquemas de apremio definidos contractualmente para que el Concesionario implemente acciones al respecto, lo que se evidenció, por ejemplo, con la notificación del inicio de un plazo de cura para que se subsanen observaciones identificadas por la Interventoría asociadas a la seguridad e integridad de la vía, realizada a través del oficio con radicado ANI No. 20244091295632 del 18 de octubre de 2024.

En paralelo, se evidenció que el Concesionario presentó en junio de 2024 una solicitud al panel de Amigable Composición del proyecto con el fin de "(...) definir quien estará a cargo de la construcción de los puntos



críticos (...) Una vez el amigable componedor emita decisión, se iniciarán intervenciones previo acuerdo con la ANI¹⁴, pues a su juicio “El Concesionario como resultado de los Estudios y Diseños, identificó que la atención definitiva de los sitios críticos que quedaron como pendientes del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2 sobrepasa su obligación contractual que tiene en este subsector 2.3 de la Unidad Funcional 2, la cual es de Operación y Mantenimiento, el 28 de junio de 2024 presentó solicitud ante el panel de Amigable Componedor para dirimir la controversia respecto de la atención definitiva de dichos sitios críticos.”¹⁵. A octubre de 2024 no se cuenta con una decisión del panel de Amigable Composición.

Por otro lado, en el acta de terminación de la unidad funcional 2 también se establecieron pendientes relacionados con el peaje Fuemia, entre otros aspectos, que se tienen en cuenta en el proceso administrativo sancionatorio en curso señalado líneas arriba. Adicional a mencionado proceso administrativo sancionatorio, se evidenció que el peaje Fuemia ha dado lugar a que se inicie un proceso administrativo adicional solicitado por la Vicepresidencia Ejecutiva a través del memorando con radicado ANI No. 20243120081463 del 14 de mayo de 2024, debido a la no entrega por parte del Concesionario de los estudios de detalle de la estación de peaje.

El 21 de octubre la Oficina de Control Interno verificó las condiciones del peaje Fuemia, evidenciando pendientes en su construcción, así:

¹⁴ Cuadro de seguimiento a pendientes de la unidad funcional 2 de la Interventoría con corte a 22 de octubre de 2024; disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20244091232312 del 3 de octubre de 2024.

Foto 29. Peaje K6+200 (Fuemia)	Foto 30. Peaje K6+200 (Fuemia)
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>

La construcción del peaje Fuemia no ha finalizado y en el informe de julio de 2024 de la Interventoría se reportó “(...) la pérdida del muro mecánicamente estabilizado, para la ampliación y construcción del tercer carril en la estación de Peaje de Fuemia”. Se evidenció un contenedor que funciona como parte del área administrada del peaje, donde la Interventoría demostró los controles que lleva a cabo frente al tráfico y recaudo. El estado de la estación del peaje Fuemia ha sido motivo de análisis del inicio de procesos administrativos sancionatorios desde 2023, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20233120343581 del 22 de septiembre de 2023.

Finalmente, respecto a los pendientes de la unidad funcional 2, se evidenció que la Interventoría cuenta con las herramientas de control y seguimiento correspondientes, tales como cuadros de seguimiento¹⁶ y reporte de los avances en sus informes mensuales¹⁷. Asimismo, se evidenció que la superación de estos pendientes se trata en los comités de seguimiento al proyecto en los que participa el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría, según lo evidenciado en el comité del 7 de octubre de 2024.



5.1.3 Unidad Funcional 3 (Túnel Fuemia)

A través del acta de terminación de la unidad funcional 3, suscrita el 5 de julio de 2023, se establecieron pendientes, que no impedían la puesta en servicio del túnel de Fuemia, para los cuales el Concesionario, según la sección 4.17 (a) (viii) de la parte general del contrato de concesión, modificada mediante el otrosí No. 5 del 23 de junio de 2022, contaba con ciento ochenta (180) días, a partir de la suscripción del acta, para subsanarlos, de lo contrario se vería afectada la retribución del Concesionario. El plazo finalizó el 1 de enero de 2024 y según lo reportado en el informe de seguimiento al proyecto correspondiente a julio de 2024¹³, no se registran pagos con ocasión de retribución asociada a la unidad funcional 3 durante 2024.

¹⁶ Ejemplo en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁷ Ver, por ejemplo, sección 2.3.1.1.7 del informe mensual de la Interventoría correspondiente a julio de 2024, remitido a la Entidad con el Radicado ANI No. 20244091192422 del 25 de septiembre de 2024.

A octubre de 2024 se evidenció que los pendientes en materia técnica han sido superados, según lo notificado por la Interventoría a través del oficio con radicado ANI No. 20244091240462 del 7 de octubre de 2024¹⁸; lo que se corroboró en el recorrido de auditoría al proyecto en octubre de 2024, pues no se identificaron novedades respecto al estado y operación del túnel de Fuemia. Enseguida se presenta registro fotográfico asociado:

Foto 31. Sistemas túneles.	Foto 32. Túnel de Fuemia.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Se evidenció acceso al sistema mediante el que el Concesionario controla y hace seguimiento a los túneles (SCADA) del proyecto desde el Centro de Control de Operaciones de Murillo.</p>	<p>Se evidenció que el túnel de Fuemia opera en condiciones normales, la infraestructura y equipos presentan condiciones adecuadas.</p>

No obstante, según lo notificado por la Interventoría a través del oficio con radicado ANI No. 20244091240462 del 7 de octubre de 2024, el Concesionario continúa con pendientes en materia social y ambiental que no fueron superados dentro de los 180 días con posterioridad a la firma del acta de terminación de la unidad funcional 3 y que dieron lugar a que la Interventoría recomendará a la ANI el inicio de los procesos sancionatorios correspondientes a través de los oficios con radicado ANI No. 20244090239982 del 26 de febrero de 2024 y 20244090325902 del 14 de marzo de 2024, respectivamente.

La procedencia del inicio de estos procesos sancionatorios se encuentra en gestión, según se evidencia en las comunicaciones con radicados ANI No. 20243120264951 de 31 de julio de 2024, 20244090325902 de 02 de agosto de 2024 y 20244091104802 del 06 de septiembre de 2024.

5.1.4 Unidad Funcional 4 (Dabeiba - Mutatá)

A través del acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, suscrita el 10 de mayo de 2023, se establecieron pendientes, que no impedían la puesta en operación del corredor vial Dabeiba - Mutatá, para

¹⁸ Relacionados con cumplimiento de indicadores de señalización vertical (E11), señalización horizontal (E12), sistema de ventilación (E25), sistema de túneles (E26), disponibilidad del SICC (O6).

los cuales el Concesionario, según la sección 4.17 (a) (viii) de la parte general del contrato de concesión, modificada mediante el otrosí No. 5 del 23 de junio de 2022, contaba con ciento ochenta (180) días, a partir de la suscripción del acta, para subsanarlos, de lo contrario se vería afectada la retribución del Concesionario.

El plazo para superar los pendientes finalizó el 6 de noviembre de 2023 sin que estos se hayan superado en su totalidad; por lo tanto, mediante comunicación con radicado ANI No. 20244090135882 del 2 de febrero de 2024, la Interventoría presentó el informe de incumplimiento base para que al interior de la ANI se diera inicio del proceso administrativo sancionatorio correspondiente. Asimismo, según lo reportado en el informe de seguimiento al proyecto correspondiente a julio de 2024¹³, no registran pagos con ocasión de retribución asociada a la unidad funcional 4 a partir de octubre de 2023.

La razón de haber suscrito un acta de terminación parcial se fundamenta en el acta del 14 de septiembre de 2022 a través de la que se reconoció un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) asociado a problemáticas sociales que han impedido la construcción de una variante al municipio de Mutatá. Se cita el numeral primero del acta de reconocimiento de EER:

“PRIMERO: Las Partes reconocen, aceptan y declaran la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad – EER, en los términos descritos en la presente acta, derivado de la inconformidad presentada por parte de los habitantes del municipio de Mutatá frente al tramo de la Variante de Mutatá y la correspondiente necesidad de buscar una propuesta integral de alternativas de solución para la implementación de la modificación de la Variante de Mutatá, situación que afecta el cumplimiento de las obligaciones de la Gestión Predial, Gestión Social, del Plan para el manejo y/o traslado de Redes y la ejecución del Plan de Obras, así como las obligaciones establecidas en la Licencia Ambiental, de acuerdo con el trazado no objetado entre el K45+220 y el K46+191, de la Unidad Funcional 4. Esto, de acuerdo con lo expuesto en los antecedentes de la presente Acta y en los documentos que hacen parte integral de esta.

(...)”

En ese orden de ideas, enseguida se presenta i) una muestra de actividades pendientes por finalizar en la unidad funcional 4 y ii) el estado de avance de la variante de Mutatá, producto del reconocimiento de un EER.

5.1.4.1 Actividades pendientes por finalizar en la unidad funcional 4

Se evidenció que en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, se establecieron pendientes en materia técnica, predial, social y ambiental¹⁹. Respecto a los pendientes en materia técnica, mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2024 y en respuesta al cuestionario de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y la Interventoría reportaron lo siguiente:



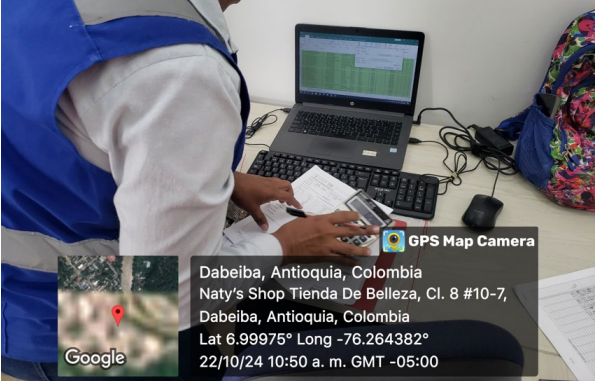
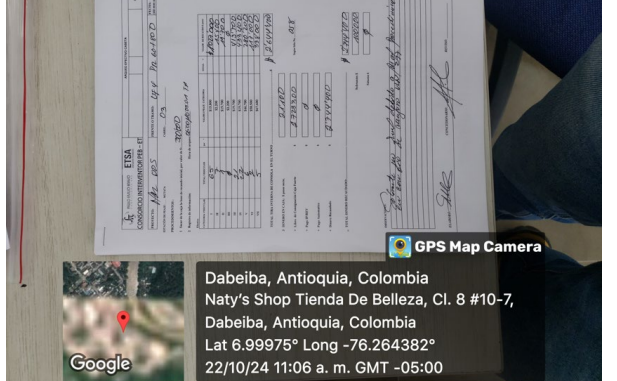
¹⁹ El plazo de los 180 días con posterioridad a la suscripción del acta de terminación parcial varía para los pendientes de gestión predial, social y ambiental; según lo establecido en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4.

“(…) se relaciona el estado de atención de los pendientes de las actas de terminación de unidad funcional suscritas a la fecha:

(…)

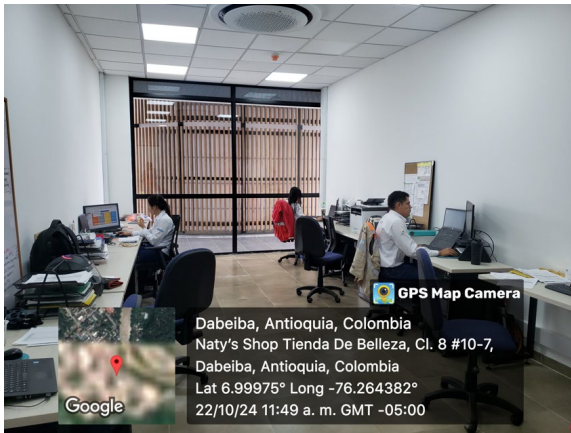
UF4 = 90% (Pendientes de infraestructura operativa, Peaje de Mutatá, estación de Pesaje, observaciones de memoria técnica y planos as built).

El 22 de octubre de 2024, la Oficina de Control Interno verificó el estado de avance de los pendientes asociados a infraestructura operativa, al peaje de Mutatá y a la estación de pesaje ubicada en la unidad funcional 4, así:

<p>Foto 33. Peaje de Mutatá.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 34. Peaje de Mutatá – Controles interventoría.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Foto 35. Peaje de Mutatá – Controles interventoría.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 36. Peaje de Mutatá – Controles interventoría.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
<p>Se evidenciaron pendientes que no afectan la operación del peaje, asociados a la integración del datafono con el sistema de recaudo, tamaño del tarifario, circuito cerrado de televisión, casetas de peaje y señalización vertical. Se evidenció que el incumplimiento a las especificaciones técnicas en la estación del peaje ha dado lugar a un procedimiento administrativo sancionatorio en curso al interior de la Entidad, solicitado por la Vicepresidencia</p>	

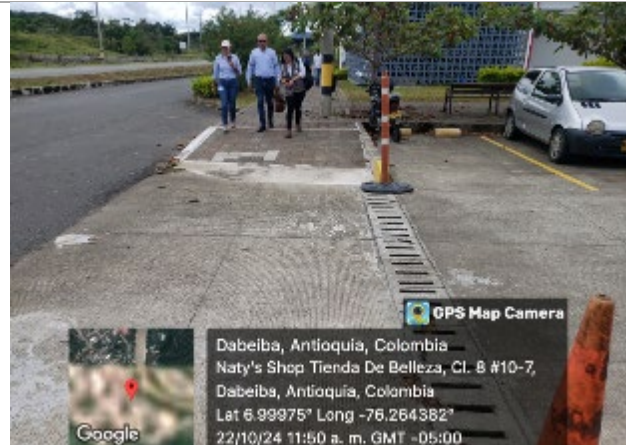
Ejecutiva a través del memorando ANI No. 20243120011753 del 16 de enero de 2024. Por otro lado, se evidenció una muestra de los controles de la Interventoría respecto al tráfico y recaudo en la estación de peaje, tales como la disponibilidad de equipos de video independientes a los del Concesionario y la ejecución de arcos a las casetas.

Foto 37. CCO Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

Foto 38. CCO Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

Foto 39. CCO Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

Foto 40. Ambulancia CCO Mutatá.



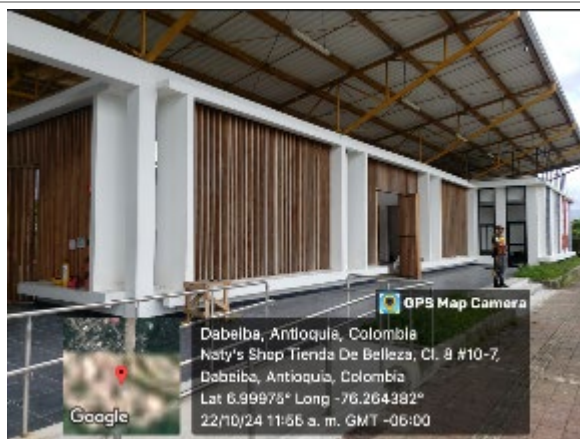
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

En el Centro de Control de Operaciones (CCO) se evidenció la implementación y funcionamiento de un sistema SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition), a través del cual el Concesionario realiza seguimiento y control a los diferentes sistemas del proyecto. Asimismo, se verificó la aplicabilidad del sistema SICC (Sistema Informático de Contabilización y Control), que es la base para establecer los índices de cumplimiento requeridos para determinar la retribución o compensación especial del Concesionario. Se evidenciaron pendientes en materia de funcionamiento de postes SOS y se hicieron observaciones sobre un evento en la vía identificado al verificar las inestabilidades del tramo de control (UF2), que posteriormente fue atendido por el Concesionario. Asimismo, se hizo una verificación del personal y equipos de una de las ambulancias de la concesión, sin identificar novedades.

Los pendientes del CCO se consideran en el informe de la Interventoría para dar continuidad con el proceso sancionatorio por incumplimiento de las especificaciones técnicas relacionadas en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, según el oficio con radicado ANI No. 20244090135882 del 2 de febrero de 2024.

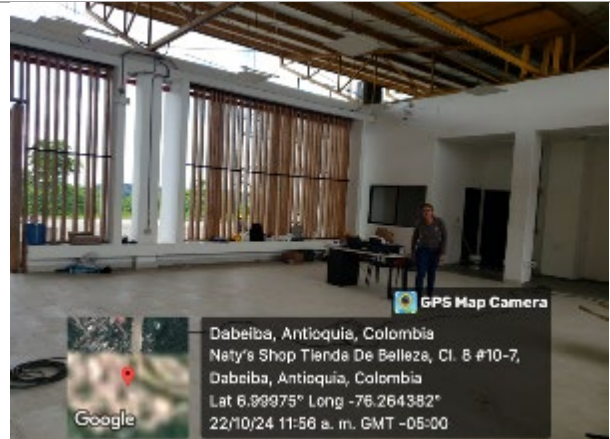
En cuanto a la infraestructura física, se evidenciaron pendientes en materia de urbanismo, tales como acabados en las rampas de acceso para personas con movilidad reducida.

Foto 41. Área de servicio de Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

Foto 42. Área de servicio de Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

Se evidenció que el área de servicio continúa en construcción. Los pendientes del área de servicio se consideran en el informe de la Interventoría para dar continuidad con el proceso sancionatorio por incumplimiento de las especificaciones técnicas relacionadas en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, según el oficio con radicado ANI No. 20244090135882 del 2 de febrero de 2024.

Foto 43. Estación de pesaje de Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.

Foto 44. Estación de pesaje de Mutatá.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.
<p>Se evidenció que la estación de pesaje no está operativa. En la auditoría se solicitó realizar pruebas de los equipos, sin encontrar novedades. Los pendientes de la estación de pesaje de Mutatá se consideran en el informe de la Interventoría para dar continuidad con el proceso sancionatorio por incumplimiento de las especificaciones técnicas relacionadas en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, según el oficio con radicado ANI No. 20244090135882 del 2 de febrero de 2024.</p> <p>Por otro lado, se hicieron recomendaciones a la Interventoría con relación a los equipos de video que se deben instalar una vez la estación de pesaje entre en operación, conforme a lo establecido en la sección 5.3.3 (a) del anexo 4 (Metodología y Plan de Cargas de Trabajo) del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-019-2015.</p>	

Finalmente, respecto a los pendientes de la unidad funcional 4, se evidenció que la Interventoría cuenta con las herramientas de control y seguimiento correspondientes, tales como cuadros de seguimiento²⁰ y reporte de los avances en sus informes mensuales²¹. Asimismo, se evidenció que la superación de estos pendientes se trata en los comités de seguimiento al proyecto en los que participa el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría, según lo evidenciado en el comité del 7 de octubre de 2024.

5.1.4.2 Variante Mutatá

Como se informó previamente, la terminación de la unidad funcional 4 también está condicionada a la superación de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) reconocido el 14 de septiembre de 2022, asociado a problemáticas sociales que impidieron construir la variante Mutatá acorde a lo previsto inicialmente en el proyecto; afectando así obligaciones del Concesionario en materia predial social, de redes, de plan de obras, así como de obligaciones derivadas de la licencia ambiental obtenida para la construcción de la variante.

Lo anterior dio lugar a que en el proyecto se rediseñara la variante de Mutatá. El trámite de modificación de la licencia ambiental, la no objeción de los estudios y diseños asociados y un acuerdo frente a los costos de la nueva variante, condicionaron el periodo especial reconocido con el EER, según se indica en el numeral segundo del acta de reconocimiento del EER, así:

“SEGUNDO: Como consecuencia de la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad reconocido en el numeral Primero, y de conformidad con la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, las Partes acuerdan que las actividades descritas en la Cláusula Primera de la presente acta se encuentran suspendidas desde la fecha prevista para el inicio de cada una de ellas, de conformidad con lo establecido en los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico No objetados, el Plan de Obras V6, el Plan para el Traslado y/o Manejo de Redes, el Plan de Adquisición Predial y la

²⁰ Ejemplo en los papeles de trabajo de la auditoría.

²¹ Ver, por ejemplo, sección 2.3.1.3.1 del informe mensual de la Interventoría correspondiente a julio de 2024, remitido a la Entidad con el Radicado ANI No. 20244091192422 del 25 de septiembre de 2024.

Licencia Ambiental, respectivamente, y hasta tanto se cumplan las condiciones precedentes que se mencionan en el párrafo primero del presente acuerdo.

Este lapso se entenderá como el Periodo Especial a efectos de los establecido en la Sección 14.2(c)(i) de la Parte General del Contrato de Concesión y demás disposiciones contractuales.

PARÁGRAFO PRIMERO: *La terminación del Periodo Especial estará precedido de las siguientes condiciones:*

- (i) La realización por parte del Concesionario del trámite de modificación de Licencia Ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, que debe culminar con el respectivo acto administrativo de modificación.*
- (ii) La elaboración por parte del Concesionario de los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico para el tramo comprendido entre el K45+220 y el punto de contacto de la Variante Mutatá con la Vía Nacional ruta 6202 (el Nuevo Trazado) y se obtenga la consecuente No Objeción por parte de la Interventoría.*
- (iii) Se determine entre las Partes, con la participación de la Interventoría, los presupuestos correspondientes para la ejecución de las intervenciones constructivas y todas las obligaciones del tramo comprendido entre el K45+220 y el punto de contacto de la Variante Mutatá con la Vía Nacional ruta 6202 (el Nuevo Trazado).*
- (iv) Se cuente con la No Objeción por parte de la interventoría de: (a) Plan de Obras del Nuevo Trazado; (b) Plan para el Traslado y/o Manejo de Redes del Nuevo Trazado; y (c) Plan de Adquisición Predial del Nuevo Trazado, como consecuencia de los Diseños de Detalle del tramo comprendido entre el K45+220 y el punto de contacto de la Variante Mutatá con la Vía Nacional ruta 6202 (el Nuevo Trazado).*

Ahora, en caso de que la primera condición mencionada en la presente cláusula no se cumpla, las Partes, en aras de buscar la superación del Evento Eximente de Responsabilidad, contarán con un plazo máximo de tres (3) meses para socializar con la comunidad la decisión adoptada por la autoridad ambiental y procurar llegar a un acuerdo para la ejecución del trazado original No Objetado. En caso de no lograr acuerdo con la comunidad en el término indicado, las Partes iniciarán mesas de trabajo encaminadas a determinar la vía más adecuada para superar el Evento Eximente de Responsabilidad."

A octubre de 2024, se evidenció lo siguiente para cada uno de los condicionantes listados:

- (i) Modificación de la licencia ambiental:*

Se tiene pendiente la radicación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), por parte del Concesionario, ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) para lograr la modificación de la licencia ambiental otorgada a través de la Resolución No. 01752 del 4 de septiembre de 2019.

Según el cronograma de actividades asociadas a la Variante de Mutatá, presentado por el Concesionario a través del oficio con radicado ANI No. 20244091208842 del 27 de septiembre, se estima que la radicación de la solicitud de modificación de licencia ambiental se lleve a cabo en noviembre de 2024.

(ii) *Estudios de detalle y estudios de trazado y diseño geométrico*²²:

Pendiente la no objeción de la Interventoría a los estudios de:

- a. Trazado y diseño geométrico.
- b. Geotecnia y diseño de pavimento.
- c. Especificaciones técnicas.

Al respecto, mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2024, en respuesta al cuestionario de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y la Interventoría reportaron lo siguiente:

“(…) con ocasión de la modificación del trazado de la variante de Mutatá:

- *Se realizan mesas de trabajo con los Especialistas tanto de la Interventoría y la Concesión, para cerrar las observaciones pendientes para dar no objeción a los Estudios de Detalle.*
- El estado de avance es del 70%.*
- *Se realizan mesas de trabajo, entre el Concesionario y la Interventoría, para el cierre y reconocimiento de los costos de las actividades preliminares.*

El avance es del 100%.”

Según el cronograma de actividades asociadas a la Variante de Mutatá, presentado por el Concesionario a través del oficio con radicado ANI No. 20244091208842 del 27 de septiembre, se tenía estimado que la no objeción a los estudios de detalle finalizara en octubre de 2024, lo que no sucedió.

(iii) *Presupuesto de obra:*

Condicionado a la no objeción de la totalidad de los estudios de detalle.

(iv) *No objeción de la Interventoría a (a) Plan de Obras del Nuevo Trazado; (b) Plan para el Traslado y/o Manejo de Redes del Nuevo Trazado; y (c) Plan de Adquisición Predial del Nuevo Trazado:*

Condicionado a la no objeción de la totalidad de los estudios de detalle.

Por otro lado, el 22 de octubre de 2024, la Oficina de Control Interno visitó la zona donde se propone la variante de Mutatá, evidenciando que el Evento Eximente de Responsabilidad no afectó la construcción del puente con mayor longitud en el proyecto, de aproximadamente 320 m, que permite el paso sobre el río Sucio. La continuidad de este puente con la vía a nivel que se construya como variante al municipio de Mutatá depende de superar el Evento Eximente de Responsabilidad. Enseguida, se presenta registro fotográfico al respecto:

²² El balance del estado de los estudios de detalle con corte a 23 de octubre de 2024 se encuentra disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

<p>Foto 45. Variante Mutatá.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>	<p>Foto 46. Variante Mutatá.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>
---	---

<p>Foto 47. Variante Mutatá.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno en octubre de 2024.</p>

Se evidenció construcción parcial de la variante de Mutata, que incluye un puente en concreto de aproximadamente 320 m sobre el Río Sucio. Con ocasión de la oposición de la comunidad, debido a que con el diseño inicialmente “(...) se dividiría su población de las áreas destinadas a la recreación”, el 14 de septiembre de 2022 se suscribió un acta de declaratoria de la ocurrencia de un EER que dio lugar a modificar el diseño inicialmente previsto para la variante. Se evidenció que a octubre de 2024 se tiene pendiente la atención de observaciones de la Interventoría al diseño geométrico, estudio geotécnico y diseño de pavimentos de la solución definitiva a implementar.

Finalmente, respecto a la superación del Evento Eximente de Responsabilidad asociado a la variante de Mutatá, se evidenció que la Interventoría cuenta con las herramientas de control y seguimiento correspondientes, tales como cuadros de seguimiento al avance en la no objeción de los estudios de

detalle.²³ Asimismo, se evidenció que la superación del Evento Eximente de Responsabilidad estos pendientes se trata en los comités de seguimiento al proyecto en los que participa el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría, según lo evidenciado en el comité del 7 de octubre de 2024.

5.2 Riesgos asignados al público

En la presente sección se expone una muestra de riesgos asignados al público materializados, o que pueden generar alertas de materialización, y que dan lugar al reconocimiento de compensaciones económicas al Concesionario; asimismo, se expone la gestión que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se lleva a cabo al respecto.

5.2.1 Sobrecostos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas

La ANI debe asumir, parcialmente, los sobrecostos de la adquisición predial, según lo establecido en el literal (e) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018. Los sobrecostos a cargo de la ANI inician, de manera compartida con el Concesionario, cuando se supere el 120% del valor estimado para la adquisición predial en la estructuración del proyecto, acorde a las franjas de riesgo establecidas en la sección 7.2 (d) (i) del capítulo VII de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

En el inciso 7.2 (f) del capítulo VII de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015 se establece que *“El Concesionario deberá informar a la ANI y al Interventor inmediatamente se haya ejecutado el 90% del Valor Estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas”*.

Se evidenció que a través de comunicación con radicado Autopistas Urabá 03-03-20201013004329 del 13 de octubre de 2020²⁴ el Concesionario informó a la ANI sobre la ejecución del 30% y que *“(…) el valor comprometido con las ofertas formales de compra, según los avalúos comerciales corporativos aprobados por el interventor del proyecto y los acuerdos de compensaciones socioeconómicos suscritos a la fecha ascienden al porcentaje del 93,74%.”*

No se evidenció una comunicación mediante la que se informara la ejecución del 90% de la subcuenta de adquisición predial; sin embargo, mediante comunicación con radicado Autopistas Urabá 03-03-20230330000880²⁵ del 30 de marzo de 2023, el Concesionario informó que había cumplido con su obligación de realizar los fondeos adicionales asignados a su primera banda de riesgo, correspondiente al 20% de valor estimado en estructuración de predios y compensaciones socioeconómicas, acorde a lo establecido en la sección 7.2 (d) (i) del capítulo VII de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015, según la cual:

“(d) Si el Valor Estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas llegare a ser insuficiente para completar los pagos a los propietarios de los Predios y para la aplicación del Plan de Compensaciones

²³ Ejemplo en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁴ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁵ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Socioeconómicas, los costos adicionales al cien por ciento (100%) del Valor Estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas serán asumidos por las Partes de la siguiente manera:

- (i) *Si el valor correspondiente a una cuantía superior al cien por ciento (100%) y hasta el ciento veinte por ciento (120%) inclusive, el Concesionario asumirá en su totalidad los costos adicionales al Valor Estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas con relación a la fracción que exceda el cien por ciento (100%)”*

Asimismo, a través de la comunicación Autopistas Urabá 03-03-20230330000880, el Concesionario informó que con el fondeo adicional realizado se podría dar inicio “(...) con los respectivos comités de previa aprobación de aportes por sobrecostos en la subcuenta predial.” asociados a las franjas de riesgo a cargo de la ANI, acorde a lo establecido en la sección 7.2 (d) (i) del capítulo VII de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015 y en el instructivo de la ANI “Previa aprobación fondeo por sobrecostos prediales a cargo de la ANI” (GCSP-I-016).

Posteriormente, mediante comunicación con radicado ANI No. 20234090792502 del 17 de julio de 2023, el Concesionario solicitó a la ANI, con los soportes del caso, “(...) proceder con la fijación de la fecha del comité que permita la previa aprobación y continuar con los trámites pertinentes tanto de la adquisición predial como de la aprobación de las cuentas de cobro para el pago de los aportes que le corresponde a la ANI”.

A octubre de 2024 no se evidencia que se haya llevado a cabo el comité de previa aprobación solicitado por el Concesionario; según consta en acta de comité predial del 26 de septiembre de 2024,²⁶ en el que participó la ANI, la Interventoría y el Concesionario. Los documentos allegados por el Concesionario base para el comité de previa aprobación se encuentran en revisión por parte de la Interventoría.

Por lo tanto, a la fecha, la ANI no ha ejecutado recursos del fondo de contingencias para atender sobrecostos en materia predial en el proyecto Mar 2; lo que se corroboró con el certificado de saldos del fondo de contingencias, con corte a 31 de julio de 2024, emitido por Fiduprevisora con radicado 20241094002835091 del 9 de agosto de 2024.²⁷

En todo caso, en el proyecto se tiene contemplado que la ANI tendrá que asumir sobrecostos en esta materia. El Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron en la auditoría que “(...) de acuerdo con el seguimiento del proyecto, se tiene un presupuesto con corte al mes de agosto del 2024 correspondiente a aproximadamente \$23.637.041.655,67 M/Cte., equivalentes a aproximadamente \$12.841.032.235,05 pesos del mes de referencia, situación que conlleva a que eventualmente se materialice el riesgo en la franja del 120-200%.”¹⁰, para lo cual se tendrían recursos suficientes en el fondo de contingencias del proyecto, según el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

²⁶ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁷ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

5.2.2 Sobrecostos por compensaciones ambientales

La ANI debe asumir, parcialmente, los sobrecostos derivados de las compensaciones ambientales requeridas en el proyecto, según lo establecido en el literal (g) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015. Los sobrecostos a cargo de la ANI inician, de manera compartida con el Concesionario, cuando se supere el 120% del valor estimado para compensaciones ambientales en la estructuración del proyecto, acorde a las franjas de riesgo establecidas en la sección 8.1 (c) (ii) del capítulo VII de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

Se evidenció que en el proyecto se ha estimado que la ANI asumirá sobrecostos derivados de las compensaciones ambientales. El Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron en la auditoría que *“(...) de acuerdo con el seguimiento del proyecto, se tiene un presupuesto correspondiente a \$32.304.470.413 con corte a diciembre del 2022, equivalentes a cerca de \$20.000.000.000 Pesos del Mes de Referencia, situación que conlleva a que estimar que es posible que eventualmente se materialice el riesgo en la franja del 120-200%.”*¹⁰, frente a lo que se reportó que *“(...) existen recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de acuerdo con la última aprobación emitida por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por lo que existe un saldo correspondiente a cerca de \$13.000.000.000 M/Cte., equivalentes a aproximadamente \$7.000.000.000 pesos del mes de referencia., con corte a julio de 2024, recursos que se estiman suficientes”*¹⁰

Los sobrecostos mencionados no se han materializado a la fecha y no han dado lugar a retiros del fondo de contingencias del proyecto. A la fecha los movimientos de la subcuenta de compensaciones ambientales han sido mínimos, acorde a lo evidenciado en los informes mensuales de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento correspondientes a julio de 2024.²⁸ Según lo reportado en la entrevista de auditoría del 18 de octubre de 2024, al interior del proyecto se continúan concertando los valores a reconocer desde la subcuenta ambiental.²⁹

La suficiencia de recursos en el fondo de contingencias del proyecto para atender sobrecostos por compensaciones ambientales se constató con el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

5.2.3 Efectos desfavorables por decisiones de la entidad frente al movimiento o reubicación de casetas de peaje existentes

La ANI debe asumir, parcialmente, *“(...) los efectos favorables o desfavorables del cambio de ubicación de las Estaciones de Peajes cuando dicha modificación sea impuesta por la ANI o por cualquier Autoridad Estatal*

²⁸ Capítulo 4 del informe de Interventoría de julio de 2024, disponible para consulta con el radicado ANI No. 20244091192422 del 25 de septiembre de 2024. Capítulo 7 del informe del Equipo de Coordinación y Seguimiento de julio de 2024, disponible para consulta con el radicado ANI No. 20243120093969 del 27 de septiembre de 2024.

²⁹ La grabación de la entrevista de la auditoría se encuentra disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

con capacidad para ordenar tal modificación, (...)”, según lo establecido en el literal (d) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron una alerta de materialización del riesgo, con ocasión de lo acordado con el otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 018 de 2015, suscrito el 30 de diciembre de 2020, a través del que se estableció la reubicación de las casetas de peaje unidireccional Chaparral y Riogrande.¹⁰

Se evidenció que la reubicación se fundamentó en el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad reconocido mediante acta del 23 de marzo de 2018, “(...) materializado en manifestaciones, saqueos, quemas, disturbios, bloqueos sucesivos de la vía mediante la quema de llantas y la ubicación de todo tipo de elementos para impedir el paso vehicular por la zona, hechos en los que, además, resultaron dañadas en su infraestructura y elementos destinados a la prestación del servicio la Estación de Peaje Cirilo, el punto de cobro unidireccional Chaparral y el CCO de la UF6.”³⁰

Según lo establecido en la consideración No. 23 del otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 018 de 2015 “(...) al ser un hecho fuera del control de las Partes, éstas consideraron que la Estación de Peaje conformada por los puntos de cobro unidireccional denominados Chaparral y Río Grande fuese reubicada en una nueva Estación de Peaje con un único punto de cobro bidireccional denominada El Tigre, la cual operará en el PR 11+200 de la Ruta 6202 en el Tramo Turbo – El Tigre, la cual reemplazará los puntos de cobro de la Estación de Peaje afectada por el Evento Eximente de Responsabilidad (Chaparral y Río Grande) durante el plazo restante del Contrato de Concesión.”; sin embargo, a octubre de 2024 no se ha logrado la implementación de la solución acordada con el otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 018 de 2025.

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron que “(...) a la fecha no ha sido posible implementar dicha solución, puesto que se han presentado diferentes circunstancias como el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica derivada de la pandemia COVID-19, sumado a los diferentes eventos de orden a lo largo del territorio nacional en el marco del paro nacional en el año 2021, medidas para reducir el impacto económico tales como el Decreto 050 del 2023, entre otras circunstancias”¹⁰; razón por la cual, “(...) una vez se dé la instrucción de dar inicio a todo lo relacionado con el inicio e instalación de peaje El Tigre se materializara el riesgo de reubicación.”¹⁰

Respecto de la capacidad de la ANI para mitigar el riesgo de reubicación de estaciones de peaje, en las respuestas al cuestionario de auditoría,¹⁰ el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron que “(...) existen recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de acuerdo con la última aprobación emitida por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por lo que existe un saldo correspondiente a cerca de **\$4.200.000.000 M/Cte., equivalentes a aproximadamente \$2.300.000.000 pesos del mes de referencia**, y un plan de aportes que contempla aportes hasta 2044.”; lo que se corroboró con el plan de aportes al fondo de contingencias vigente en el proyecto y con el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

³⁰ Consideración No. 14 del otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 018 de 2015.

Por otro lado, la no operación de la estación de peaje El Tigre contribuye a las compensaciones reconocidas al Concesionario por la ANI con ocasión del riesgo asociado a menores ingresos por disminución en el recaudo de peajes (Ver sección 5.2.5).

Respecto a las gestiones ejecutadas en el proyecto para lograr la operación del peaje El Tigre, se recibieron evidencias de las siguientes acciones:

1. **18 de agosto de 2020:** Socialización del inicio de operación del peaje El Tigre, con la participación de *“(...) representantes de la Administración Municipal de Mutatá, encabezados por la Alcaldesa, funcionarios de la ANI, la Gobernación de Antioquia, el Consorcio Interventor PEB-ET y el Concesionario Autopistas S.A.S.”*
2. **18 de agosto de 2020:** Socialización del inicio de operación del peaje El Tigre, con la participación de *“(...) representantes de la Alcaldía de Chigorodó, Gobernación de Antioquia, ANI, Consorcio Interventor PEB-ET y Autopistas Urabá.”*
3. **19 de agosto de 2020:** Socialización del inicio de operación del peaje El Tigre, con la participación de *“(...) representantes de la Alcaldía de Mutatá, Gobernación de Antioquia, ANI, Consorcio Interventor PEB-ET, Autopistas Urabá y líderes de diferentes sectores de la comunidad de Mutatá.”*
4. **10 de diciembre de 2020:** Socialización de avances en los acuerdos para la entrada en operación del peaje El Tigre, con la participación de *“(...) los Vicepresidentes de Gestión Contractual y Planeación de riesgos y entorno, el Gerente de la concesión Autopistas Urabá, Concejales del Municipio de Mutatá, Alcaldesa municipal, representantes de sector comercial y el gremio de transportadores, veedores ciudadanos, secretario de planeación municipal y del Consorcio interventor PEB-ET.”*
5. **11 de marzo de 2021:** Socialización de inicio de operación del peaje El Tigre y de la modificación de la tarifa diferencial que aplicaría para el mismo, con la participación de *“(...) Concejales de Mutatá y Chigorodó, Cabildo Mayor Indígena, Secretarios de despacho de Mutatá, Alcaldesa de Mutatá y Alcalde de Chigorodó, presidentes de las Juntas de Acción comunal veredas Mutatá y Chigorodó, Comandantes de Policía y Ejército Nacional, ANI, Consorcio interventor PEB-ET y Concesionario Autopistas Urabá”*
6. **Resolución 20213040005805 del 15 de marzo de 2021 del Ministerio de Transporte:** *“Por la cual se modifican las tarifas diferenciales para las categorías IE y IIE en la estación de peaje denominada El Tigre y se modifican los parágrafos 1 y 2 del artículo 2 de la Resolución 0000031de 2020 del Ministerio de Transporte”*

Finalmente, como se indicó líneas arriba, no se ha logrado instalar y operar la estación de peaje El Tigre, frente a lo que la Interventoría, en la sección 6.2 del informe mensual correspondiente a julio de 2024 reporta lo siguiente:

“6.2 TEMAS PENDIENTES Y RAZONES DE SU NO DEFINICIÓN.



1. *Definición del inicio de la estrategia de comunicaciones con la comunidad de los municipios de Mutatá y Chigorodó para la instalación e inicio de operación del peaje El Tigre; tema que se encuentra a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura. “*

5.2.4 Demoras en la instalación o no operación de casetas de peaje

La ANI debe asumir, parcialmente, “(...) los efectos desfavorables derivados de que, por razones no imputables al Concesionario, se haga imposible la instalación de las Estaciones de Peaje nuevas indicadas en el Apéndice Técnico 1, o en general, se haga imposible el recaudo de las Estaciones de Peaje (...)”, según lo establecido en el literal (c) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría, reportaron que el riesgo se materializó con ocasión de¹⁰:

- i) La imposibilidad del recaudo en las estaciones de Río Grande y Chaparral, debido al Evento Eximente de Responsabilidad reconocido mediante acta del 23 de marzo de 2018 (Ver sección 5.2.3)
- ii) La imposibilidad del recaudo en la estación de peaje de Cirilo, “(...) debido a que el día 8 de mayo del 2021, la estación de peaje Cirilo fue objeto de actos vandálicos en el marco del paro nacional, fecha a partir de la cual no ha sido posible reactivar su operación”¹⁰, lo que dio lugar al reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad mediante acta suscrita el 9 de marzo de 2022.

Lo anterior ha dado lugar a que, con corte a octubre de 2024, se hayan compensado \$112.398.358.810 al Concesionario, distribuidos de la siguiente manera, según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría en la auditoría¹⁰:

Tabla 6. Compensaciones por no operación de peajes.

<i>Resolución mediante la que se declaró la contingencia</i>	<i>Fecha</i>	<i>Compensación Riesgo No operación (M/CTE).</i>
20213120020485	16 de diciembre del 2021	\$ 15.679.172.319
20223120011125	17 de agosto del 2022	\$ 7.102.462.589
20233120010915	05 de septiembre del 2023	\$ 53.110.976.601
20243120002955	21 de marzo del 2024	\$ 36.505.747.183
TOTAL		\$ 112.398.358.810

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2024, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se verificó que el valor total compensado reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y por la Interventoría correspondiera a los retiros presentados en el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

Asimismo, a través de las Resoluciones de contingencia presentadas en la tabla que antecede y con base en lo expuesto durante la auditoría, se evidenció que el reconocimiento de las compensaciones por no

operación de peajes, se ajusta al procedimiento contractualmente definido para tal fin y establecido en la sección 3.3 (h) del capítulo III de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2018.

Finalmente, el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría, reportaron que¹⁰ (...) *es importante señalar que existen recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de acuerdo con la última aprobación emitida por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por lo que existe un saldo correspondiente a cerca de \$38.000.000.000 M/Cte., equivalentes a aproximadamente \$20.500.000.000 pesos del mes de referencia., con corte a julio de 2024, además de un plan de aportes que contempla aportes hasta el 2044.*”, lo que también se verificó con el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024²⁷ y con el plan de aportes al fondo de contingencias aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través del oficio con radicado 2-2022-063440 del 30 de diciembre de 2022.

Por otro lado, respecto a las gestiones ejecutadas en el proyecto para lograr la operación del peaje Cirilo, se recibieron evidencias de reuniones llevadas a cabo en 2021 y en 2024 con la comunidad y con diferentes administraciones municipales, orientadas a la reactivación del peaje las siguientes acciones. Enseguida se sintetiza lo evidenciado para 2024:³¹

1. **17 de julio de 2024:** Reunión en la administración municipal de Turbo con la participación de la Secretaría de Infraestructura, de la Secretaría Privada, la ANI, el Concesionario y la Interventoría, donde *“(...) se invita a la alcaldía a las reuniones con las veredas aledañas al peaje Cirilo, en aras de la reactivación del peaje. Se expone que se ampliarán los cupos de la tarifa diferencial para las veredas y los vehículos oficiales de la alcaldía y se flexibilizarán los requisitos para acceder al beneficio.”*
2. **24 de julio de 2024:** Reunión en la administración municipal de Necoclí con la participación del Alcalde, de la Secretaría de Infraestructura, de la Secretaría de Planeación, la ANI, el Concesionario y la Interventoría, donde *“(...) se indican los antecedentes relacionados con el peaje Cirilo, que entre otras cosas, se menciona el paro nacional del 9 de mayo de 2021 y las reuniones desarrolladas con la comunidad aledaña al peaje y las actividades para reactivar el peaje Cirilo.”*

5.2.5 Demora en la entrega de peajes

En línea con el riesgo analizado en la sección 5.2.4, se evidenció que la no entrega al Concesionario del corredor El Tigre – Necoclí (UF6) dentro de los plazos definidos en la parte especial del contrato de concesión No. 018 de 2015, incluyendo su infraestructura operativa, dio lugar a afectaciones en el recaudo del proyecto entre 2017 y 2020, generado por la imposibilidad de obtener recaudo de las estaciones de peaje de Cirilo y de las casetas de cobro de Chaparral y Río Grande en esa franja de tiempo.

Según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y por la Interventoría en la auditoría¹⁰, las demoras dieron lugar a que se compensaran \$ 15.696.405.810 al Concesionario, provenientes del fondo de contingencias del proyecto, así:

³¹ Copia de las actas de reunión disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.



Tabla 7. Compensaciones demora entrega peajes.

<i>Resolución mediante la que se declaró la contingencia</i>	<i>Fecha</i>	<i>Compensación Riesgo No operación (M/CTE).</i>
20213120020485	16 de diciembre del 2021	\$ 12.024.254.780
20223120011125	17 de agosto del 2022	\$ 2.334.753.870
TOTAL		\$ 15.696.405.810

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 15 de octubre de 2024, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se verificó que el valor total compensado reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y por la Interventoría correspondiera a los retiros presentados en el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024²⁷ y en la certificación de traslados autorizados para cumplimiento del plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto de la Fiduprevisora el 16 de enero de 2023.³²

Por otro lado, se evidenció que el riesgo cesó con la entrega de las estaciones de peaje comentadas; razón por la cual, en el plan de aportes al fondo de contingencias vigente para el proyecto, aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través de oficio con radicado No. 2-2022-063440 del 30 de diciembre de 2022 no se establecen aportes adicionales para que la ANI mitigue el riesgo aquí analizado.

5.2.6 Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes

La ANI debe asumir los riesgos asociados al tráfico total de vehículos en lo relacionado con el impacto en el recaudo de peaje para que el Concesionario obtenga el Valor Presente al Mes de Referencia del Recaudo de Peaje (VPIP), según lo establecido en la sección 13.3 (I) de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015; lo que cuenta con montos de corte para los años 8, 12 y 18 de la concesión, a través de los que se establecen los diferenciales de recaudo correspondientes (Dr), en caso de proceder.

Se evidenció que el comportamiento del recaudo dio lugar a que se materializara la diferencia de recaudo al año No. 8 de la concesión, que se cumplió el 13 de enero de 2024, o DR8,³³ por lo tanto, el 23 de abril de 2024, la ANI y el Concesionario suscribieron un Acta con Efectos Transaccionales, sometida y aprobada en Comités de Contratación y Conciliación del 23 de abril de 2024.

A través del Acta con Efectos Transaccionales se hicieron precisiones respecto a la liquidación de la diferencia de recaudo, que, se considera, buscaban disminuir el impacto de los recursos a reconocer al Concesionario, tales como:

³² Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

³³ Según la definición No. 1.47 de la parte general del contrato de concesión, diferencia de recaudo "(...) Es la diferencia entre el valor presente del Recaudo de Peaje acumulado hasta el año ocho (8) y el VPIP8, hasta el año trece (13) y el VPIP (13), o hasta el año dieciocho (18) y el VPIP 18, de conformidad con lo previsto en la Sección 3.4 de esta Parte General.

La Diferencia de Recaudo se denominará DR8, DR13 o DR18 dependiendo del año de su contabilización de conformidad con lo establecido en el presente Contrato."

- Considerar los valores del índice de cumplimiento únicamente para las unidades funcionales en operación, desde que se dio inicio a la retribución.
- Aceptación, por parte del Concesionario, de *“(…) renuncia al cobro de los intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que se generen por el no pago oportuno de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8), contados a partir de la fecha en que se genere la obligación de pago, es decir desde la fecha de recibo de la comunicación a través de la cual la ANI verifica y valida los cálculos de la interventoría con relación al cálculo de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8)”*, siempre y cuando se cumplan los plazos establecidos en dicha acta para que la ANI realice los pagos a través de los cuales se reconoce el Dr8, lo que se ha cumplido a octubre de 2024, quedando pendiente un saldo condicionado al recibo de la unidad funcional 1 (Ver sección 5.1.1).³⁴

Se evidenció que el cálculo de la Diferencia de Recaudo tuvo el control correspondiente por parte de la Interventoría, lo que se encuentra soportado en la comunicación con radicado ANI No. 20244090484792 del 25 de abril de 2024. Asimismo, el ejercicio adelantado por la Interventoría tuvo el control correspondiente por parte de las Vicepresidencias Ejecutiva y de Planeación, Riesgos y Entorno de la ANI, lo que se evidenció con el contenido de la comunicación con radicado ANI No. 20243120141891 del 06 de mayo de 2024.

Según lo establecido en el Acta con Efectos Transaccionales, la fuente de recursos para cubrir el Dr8 ha sido fue el fondo de contingencias del proyecto, que, conforme al plan de aportes vigente, prevé ingresos anuales para mitigar riesgos del área comercial hasta el año 2045.

Se evidenció que a través de la Resolución ANI No. 20243120005685 del 24 de mayo de 2024,³⁵ se estableció el reconocimiento de \$153.298.034.678,92, provenientes de los recursos para el riesgo comercial disponibles en el fondo de contingencias del proyecto, valor que concuerda con los saldos del fondo de contingencias certificados por la Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

Finalmente, se evidenció que la Contraloría General de la República, en el informe de auditoría financiera para la vigencia 2023 formuló hallazgos con ocasión de la gestión de la ANI para el reconocimiento del Dr8 en diferentes proyectos del programa de 4G³⁶, debido a que, a su criterio, *“(…) En la vigencia 2023 se realizó el pago por concepto del reconocimiento de Diferencial de Recaudo Año 8 (...) por un mayor valor al establecido en los contratos de concesión y calculado por las Interventorías, una vez se cumplió el año 8,*

³⁴ Soportes disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

³⁵ *“Por la cual se declara y reconoce la existencia de una contingencia por el riesgo comercial, con ocasión a la Diferencia de Recaudo año 8 o DR8 y se ordena su pago en el marco de la ejecución del Contrato de Concesión No. 018 de 2015 suscrito con la Sociedad Concesionaria Autopistas Urabá S.A.S., Proyecto Autopista al Mar 2”*

³⁶ Ver hallazgos 1564-12 a 1572-20 en el Plan de Mejoramiento Institucional.

toda vez que se modificaron los parámetros de la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo del año 8.”³⁷

Al respecto la Presidencia de la ANI, mediante comunicación con radicado No. 20245000138751 del 3 de mayo de 2024, contraargumentó la observación del Ente de Control, informando que la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo se fundamentó en los análisis realizados por parte de las interventorías de los proyectos sobre los que se pronunció la Contraloría General de la República, así como de diferentes entidades, tales como la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y el Ministerio de Transporte y de estructurados y financiadores de los proyectos de 4G, como la IFC y la FDN.

Las modificaciones de la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo se fundamentaron en la manera en la que se aplicó el componente “Índice de cumplimiento promedio”, dado que:

“En un entendimiento inicial de la fórmula, la entidad encontró que durante los periodos de la etapa preoperativa no se cuenta con mediciones del índice de cumplimiento bajo el apéndice técnico No. 4, como lo contempla la definición de medición de indicadores establecida en los contratos de concesión (Capítulo I: definiciones) los cuales únicamente aplican a partir de la terminación de las unidades funcionales que componen el proyecto. De tal forma que, el número de mediciones disponibles para realizar el cálculo de un promedio no es concordante con el número de meses comprendidos entre el acta de inicio del contrato y la fecha de cumplimiento del octavo año o mes 96 de la concesión.”³⁸

Los análisis adelantados por la ANI en conjunto con actores externos arrojaron tres escenarios a ser evaluados en cuanto a la manera de aplicar el componente “Índice de cumplimiento promedio”, siendo el escenario No. 3, el aplicado en la fórmula para el reconocimiento de diferencial de recaudo, así:

“Escenario 1: Cálculo del Índice de Cumplimiento promedio teniendo en cuenta el valor de 0 en los meses que comprenden la Etapa Preoperativa por cada Unidad Funcional.

Se realizó el ejercicio del cálculo del entendimiento inicial que corresponde a la aplicación literal de la fórmula, donde se determinó aplicar el valor de cero (0) en los periodos en los cuales no se tenían mediciones de Índice de Cumplimiento, reduciendo sustancialmente el valor a reconocer como Compensación por Diferencial de Recaudo.

Escenario 2: Calculo del Índice de Cumplimiento promedio teniendo en cuenta el valor de 1 en los meses que comprenden la Etapa Preoperativa por cada Unidad Funcional.

Con el fin de establecer un parámetro de comparación frente a la aplicación taxativa de la fórmula determinada en el escenario 1, se toma el valor de uno (1) en los periodos en los cuales no se tenían mediciones de Índice de Cumplimiento, de tal forma que se le reconoce a los concesionarios un Diferencial de Recaudo cercano al 100%.

Escenario 3: Calculo del Índice de Cumplimiento promedio tomando las mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96.

³⁷ Ver comunicación con radicado CGR No. 2024EE0077177 del 25 de abril de 2024.

³⁸ Respuesta de la ANI a observaciones de la CGR con ocasión del Dr8: Radicado No. 20245000138751 del 3 de mayo de 2024.

En el marco de las mesas de trabajo y el análisis técnico, jurídico y financiero adelantado por la Entidad a la luz de la aclaración y entendimiento en la aplicación técnica de la fórmula de promedio, de tal forma que la variable “n” tomará el número de mediciones efectivamente realizadas en el periodo comprendido entre día siguiente a la fecha de suscripción del acta de inicio y la fecha de cumplimiento del mes 96 de la ejecución del Contrato de Concesión.”³⁸

Concordante con lo evidenciado durante la auditoría, en la respuesta de la Presidencia de la ANI a la Contraloría General de la República, se concluyó, entre otros aspectos, que:

“(…) Por tanto, para el cálculo de la Diferencia de Recaudo se deben tomar los valores del Índice de Cumplimiento que han sido calculados en las Actas de Retribución mensuales para cada una de las Unidades Funcionales y dividirse por el número total de meses en los cuales se ha calculado la Retribución.

2. Los Concesionarios renunciaron el cobro de los intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que generados de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8), por los plazos pactados para cada uno de los proyectos.”³⁸

Finalmente, se evidenció que la ANI solicitó acompañamiento a la Contraloría General de la República en la manera correcta de aplicar la fórmula para la liquidación de la Diferencia de Recaudo, así:

4. En el mismo sentido, el 21 de febrero de 2023, la Vicepresidente Ejecutiva de la ANI solicitó mediante oficio No. 20235000055191 acompañamiento a la CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA - CGR en el marco de la función de control preventivo y concomitante de éste Ente de control para el Pago Diferencial de Recaudo (DR) en contratos de concesión de cuarta generación del modo carretero, exponiendo todos los antecedentes y la problemática encontrada así como el entendimiento de la aplicación del DR al que se llegó después de los diferentes estudios y análisis.

5. Como respuesta del oficio anterior, la CGR con radicado 2023EE0032854 del 07 de marzo de 2023 brindó respuesta de fondo a solicitud de acompañamiento en el marco del control preventivo y concomitante. La CGR informa que “(…) Una vez realizadas las anteriores precisiones normativas, tomando en consideración toda la información recopilada y atendiendo lo informado por la ANI y la CCI, de que consideran haber llegado a una interpretación satisfactoria de la fórmula de cálculo del DR8 y que esperan prontamente perfeccionarla contractualmente, atentamente les manifestamos que esta Contraloría Delegada no se pronunciara sobre dicha interpretación y que considera que por ahora no es necesario activar alguno de los mecanismos de actuación dispuestos en el Decreto Ley 403 de 2020 (…)”.

En ese orden de ideas, se evidenció que la ANI cuenta con los soportes que sustentan la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo, considerando un “Índice de cumplimiento” a partir de mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96 o año 8 de la concesión.

Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, se recomienda realizar las estimaciones de tráfico y recaudo de manera oportuna frente a la posibilidad de reconocimiento de los Dr13 y Dr18 y así establecer la procedencia de modificar el contrato de concesión

No. 018. de 2015, de manera que se mitigue lo observado por la Contraloría General de la República en otros proyectos de 4G.

5.2.7 Modificación al esquema tarifario

Conforme con lo establecido en la sección 13.3 (n) de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015, la ANI debe asumir los efectos desfavorables como consecuencia de las modificaciones a las tarifas establecidas en las Resoluciones de peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales o, en general, cualquier cambio en la estructura, categorías y valores tarifarios establecidos para el proyecto.

En la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron una alerta de materialización del riesgo¹⁰, con ocasión de las tarifas diferenciales aplicadas en el peaje de Mutatá y que se establecieron a través de la Resolución del Ministerio de Transporte No. 20233040029185 del 11 de julio de 2023.

No se evidenció que a octubre de 2024 el Concesionario haya dado inicio a la solicitud de compensaciones a las que tiene derecho por la materialización del riesgo; para lo que la ANI tiene, aproximadamente, \$7,800 millones disponibles en el fondo de contingencias del proyecto, según el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷ Asimismo, frente al riesgo tarifario, se prevé un plan de aportes al fondo de contingencias hasta el año 2044, según la aprobación dada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través del oficio con radicado 2-2022-063440 del 30 de diciembre de 2022.

5.2.8 Sobrecostos en diseños por decisiones de la ANI

La ANI debe asumir "(...) Los costos asociados a cambios de los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o cualquier otro componente de diseño, incluyendo la realización de obras no previstas en este Contrato, siempre que i) sean decididos autónoma y exclusivamente por la ANI, (...)", según lo establecido en el literal (g) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

Situación que se materializará en el proyecto con ocasión de la solución que se implemente para superar el Evento Eximente de Responsabilidad reconocido el 14 de septiembre de 2022, relacionado con la variante de Mutatá (Ver sección 5.1.4.2).

En la respuesta al cuestionario de auditoría,¹⁰ el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron que "(...) se ha venido trabajando de manera conjunta entre el Concesionario, la Interventoría y la Entidad para efectos de obtener una propuesta que dé solución a la problemática presentada, por lo que una vez se consolide la propuesta y de acuerdo con los términos expuestos en la cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal r, se evaluarán los costos y se procederá con el reconocimiento correspondiente en favor del Concesionario producto de la modificación de los estudios y diseños no objetados por parte de la Interventoría", es decir que a la fecha el reconocimiento de los costos está en gestión.

Los avances respecto a la solución de la problemática de la variante de Mutatá se corroboraron con las verificaciones presentadas en la sección 5.1.4.2. Con relación a los avances respecto al reconocimiento económico a favor del Concesionario, se evidenció, por ejemplo, la comunicación con radicado ANI No. 20244091247232 del 8 de octubre de 2024, por medio de la cual el Concesionario presentó a la ANI y a la Interventoría "Como conclusión a las mesas de trabajo sostenidas con los representantes de cada una de las partes (...) la actualización al presupuesto relacionado con las actividades precedentes que deben ser

ejecutadas, bajo el marco de lo previsto en el Acta de Declaratoria del Evento Eximente de Responsabilidad asociado a la Variante de Mutatá un presupuesto que ascendería a \$709.877.328 de diciembre de 2012, en lo que corresponde a actividades preliminares, estudios y diseños y modificación de la licencia ambiental.

Según lo establecido en el literal (g) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015 *“La forma de asunción de estos costos y la fuente de recursos será determinada autónomamente por la ANI. De no contar la entidad con la disponibilidad de esos recursos, no se ejecutarán esos cambios ni obras previstas.”*

5.2.9 Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico

La ANI debe asumir, parcialmente, *“(…) los efectos favorables o desfavorables asociados a los riesgos geológicos por cambios en los costos de la construcción de túneles”*, según lo establecido en el literal (k) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

Se evidenció que el riesgo se materializó en el proyecto con la construcción del túnel de Fueimia³⁹, lo que dio lugar a que mediante Resolución ANI No. 20233120000685 del 19 de enero de 2023, se reconocieran \$12.322.037.703 con los recursos del fondo de contingencias, valor que concuerda con el certificado de saldos emitido por Fiduprevisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

Según lo establecido en los considerandos de la Resolución ANI No. 20233120000685 del 19 de enero de 2023, el valor reconocido al Concesionario tuvo los controles correspondientes por parte de la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento.

Por ejemplo, en los considerandos de dicha resolución, se detallan las actas por riesgo geológico No. 16, 17, 18, 19, 20 y 21 remitidas por la Interventoría al Concesionario y a la ANI a través de los radicados ANI No. 20224090791822 del 17 de julio de 2022, No. 20224090921612 del 19 de agosto de 2022 y 20224090967192 del 31 de agosto de 2022; proceso que fue producto de revisión y análisis de la ANI, según se evidencia en el oficio con radicado ANI No. 20223120345971 del 29 de octubre de 2022.

Se considera que la Resolución ANI No. 20233120000685 del 19 de enero de 2023 demuestra cumplimiento de lo establecido en la sección 5.2 de la parte especial del contrato de concesión No. 018 de 2015 en lo referente al reconocimiento de sobrecostos a cargo de la ANI con ocasión de la materialización del riesgo de sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial.

5.2.10 Costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por Eventos Eximentes de Responsabilidad

La ANI debe asumir, parcialmente, *“(…) los efectos desfavorables derivados de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad cuando el mismo genere costos ociosos por mayor permanencia en obra (...)”*, según lo establecido en el literal (a) de la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

³⁹ En operación según se reportó en la sección 5.1.3.

Al respecto, se evidenció que el 18 de noviembre de 2020, el Concesionario se adhirió al “Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero Con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República”, mediante el que se reconoció el COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad que generó impactos en los proyectos carreteros de la ANI, tales como costos ociosos durante el periodo de tiempo afectado por la pandemia.

A octubre de 2024 no se ha materializado una compensación al Concesionario con ocasión de los costos ociosos por COVID-19; sin embargo, se evidenció que en 2022 se presentó una reclamación superior a los \$29,000 millones,⁴⁰ frente a la que no se ha logrado un consenso, según se evidencia en la comunicación de la Interventoría con radicado ANI No. 20244090618872 del 23 de mayo de 2024.

Respecto a la fuente de recursos para que la ANI mitigue el riesgo, en la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la Interventoría reportaron que “(...) recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de acuerdo con la última aprobación emitida por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por lo que existe un saldo correspondiente a cerca de **\$40.000.000.000 M/Cte.**, con corte a julio de 2024.”¹⁰, valor que concuerda con el certificado de saldos emitido por Fidupervisora con corte a 31 de julio de 2024.²⁷

5.3 Riesgos institucionales

En la presente sección se presentan riesgos institucionales vigentes que se pueden relacionar con aspectos evidenciados en el proyecto Autopista al Mar 2.

5.3.1 Insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos

En el Sistema Estratégico de Planeación y Gestión se tiene el riesgo con código SEPG-10: “Posible insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos, por inoportuna identificación de eventos que puedan llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión, en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión”⁴¹; riesgo que cobra relevancia al tener en cuenta las compensaciones reconocidas y por reconocer al Concesionario, con ocasión de la materialización de riesgos asumidos por la ANI, según se detalló en la sección 5.2.

Para el riesgo SEPG-10, la ANI ha establecido dos controles, así:

1. *El G.I.T. Riesgos, como segunda línea de defensa lidera anualmente la actualización del seguimiento a los riesgos de los contratos de Concesión, la cual es validada por el equipo de seguimiento a través de la elaboración y aprobación del Informe de Riesgos. Como evidencia del control queda el Informe de riesgos elaborado por los responsables de cada área que hicieron parte del análisis y consolidación del*

⁴⁰ Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20224090020092 y 20224090120932 del 7 de enero y el 2 de febrero de 2022, respectivamente.

⁴¹ Los riesgos del Sistema Estratégico de Planeación y Gestión vigentes se pueden consultar en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_sistema_estrategico_planeacion_2023.pdf

documento y/o las sugerencias y recomendaciones de riesgos al contrato de concesión a través de Informe que reposa en la plataforma OneDrive, correo y/o memorando.

Respecto al control (1), se evidenció su aplicación a través del informe de riesgos del proyecto remitido al Ministerio de Transporte a través del oficio con radicado ANI No. 20226020425521 del 26 de diciembre de 2022; documento base para lograr la actualización del plan de aportes de obligaciones contingentes del proyecto Autopista al Mar 2, aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través (MHCP) del oficio con radicado MHCP 2-222-063440 del 30 de diciembre de 2022.

- 2. El G.I.T. Riesgos, como segunda línea de defensa propone anualmente estrategias de optimización de recursos del fondo de contingencias, tales como la cesación de riesgos y la priorización de pagos, los cuales están de acuerdo con la aprobación de los planes de aportes y las necesidades prioritarias analizadas durante el seguimiento de riesgos con el equipo de cada proyecto. Como evidencia del control se cuenta con los oficios de aprobación de cesación de riesgos y/o el cuadro de priorización elaborado por las gerencias financieras y el GIT de Riesgos, que reposan en la plataforma OneDrive.*

Respecto al control (2), se evidenció que el GIT de Riesgos cuenta con una matriz actualizada en la plataforma OneDrive, a través de la que se hace seguimiento a la suficiencia de los mecanismos de compensación por riesgo de diferentes proyectos de la ANI⁴². Para el proyecto Autopista al Mar 2, se evidenció el seguimiento correspondiente a los recursos del fondo de contingencias; seguimiento que incluye la identificación de necesidades respecto al uso de dichos recursos.

5.3.2 Aprobación de la actualización de pólizas

En el proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte se tiene el riesgo con código GCSP-02: *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias”*.⁴³

Para el riesgo GCSP-02, la ANI ha establecido los siguientes controles:

- 1. Los integrantes del equipo del proyecto financiero, jurídico y técnico verifican inicialmente los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, de acuerdo con las condiciones exigidas normativa y contractualmente, para las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual, en concordancia con lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS (GCSP-P-012). Como evidencia se dispone de los memorandos respectivos, los cuales se envían por el sistema de gestión documental y reposan en los expedientes correspondientes.*

⁴² La matriz con corte a 30 de junio de 2024 se encuentra para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁴³ Los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se pueden consultar en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos_gcsp_actualizacion_2023.pdf

Respecto al control (1), se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto verifica los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías. Se cuenta con memorandos soporte, tal como el concepto jurídico asociado a las pólizas del contrato de concesión No. 018 de 2015 para 2024, formalizado a través del memorando ANI No. 20247050129553 del 31 de julio 2024.

- 2. Los integrantes del equipo del proyecto (técnico, financiero y jurídico) y/o la Interventoría (cuando aplique) realizan seguimiento a las vigencias establecidas en las garantías, con el fin de verificar con la antelación que corresponda en cada caso, las pólizas a vencer y de esa manera generar alertas, con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS (GCSP-P-012), así como en la Resolución No.716 del 2015, el instructivo (GCSP-I-008), con el propósito de administrar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos, oficios respectivos en el sistema de gestión documental de la Entidad.*

Respecto al control (3), se evidenció su aplicación a través de, por ejemplo, el seguimiento de la Interventoría a las vigencias de las pólizas del contrato de concesión reflejado en sus informes mensuales. En el capítulo 7.11 del informe correspondiente a julio de 2024 se presenta un cuadro de control a las vigencias de las pólizas del contrato de concesión.

- 3. Los integrantes del equipo de seguimiento al proyecto elaboran mensualmente el informe del proyecto, con el fin realizar el seguimiento a las garantías de los contratos en función del cumplimiento a las obligaciones contractuales. Como evidencia se dispone del informe radicado en el sistema de gestión documental de la Entidad.*

Respecto al control (3), se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento elabora mensualmente el informe de seguimiento, en el que se presenta la gestión frente a las pólizas de los contratos asociados al proyecto. Por ejemplo, en el informe correspondiente a julio de 2024, formalizado a través del radicado ANI No. 20243120093969 del 27 de septiembre de 2024, se reportan las gestiones y pendientes asociados a la aprobación de la actualización correspondiente a 2024 de las pólizas del contrato de concesión No. 018 de 2015.

No obstante, se evidenciaron soportes que acreditan el cumplimiento de los controles citados y pólizas vigentes para los contratos de concesión y de interventoría⁴⁴, se genera una alerta de materialización del riesgo debido a que las últimas aprobaciones a la actualización de las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría se dieron a través de los formatos con radicado ANI No. 20233120235221 del 5 de julio de 2023 y No. 20243120051781 del 13 de febrero de 2024, respectivamente; a través de los que se aprobaron amparos que no están vigentes a octubre de 2024, así:

⁴⁴ Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Informe de auditoría a la función pública del
Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la
Interventoría del proyecto Autopista al Mar 2



Póliza de obras civiles todo riesgo del contrato de concesión No. 018 de 2015:

Tabla 8. Póliza de obras civiles contrato de concesión No. 018 de 2015.

Póliza	Partes		Vigencia		Valor Asegurado
	Asegurado	Beneficiario	Desde	Hasta	
Obra Civil Obras Existentes (CMD01055 - CMD03000)	ANI Autopistas Urabá S.A.S. Credicorp Capital Fiduciaria S.A.	ANI Autopistas Urabá S.A.S. Credicorp Capital Fiduciaria S.A.	09/05/2023	31/01/2024	\$ 1.141.122.114.488,00
Obra Civil Obras en Construcción (CMD00869 - CMD03001)	ANI Autopistas Urabá S.A.S. Credicorp Capital Fiduciaria S.A.	ANI Autopistas Urabá S.A.S. Credicorp Capital Fiduciaria S.A.	22/04/2023	15/04/2024	\$ 1.772.691.988.425,00

Fuente: Formato formalizado a través de la comunicación con radicado ANI No. 20233120235221 del 5 de julio de 2023.

Póliza de responsabilidad civil extracontractual del contrato de concesión No. 018 de 2015:

Tabla 9. Póliza RCE contrato de concesión No. 018 de 2015.

AMPAROS	PARTES		VIGENCIA		VALOR ASEGURADO
	ASEGURADO	BENEFICIARIO	DESDE	HASTA	
PREDIOS, LABORES Y OPERACIONES	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
CABLES, TUBERIAS E INSTALACIONES SUBTERRÁNEAS	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
RESPONSABILIDAD CIVIL VIAJES AL EXTERIOR	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACION	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
RESPONSABILIDAD POR DAÑO A LOS BIENES DE LA ENTIDAD ESTATAL	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
GASTOS MEDICOS	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 1.614.734.145,00
RESPONSABILIDAD CIVIL CRUZADA	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
RESPONSABILIDAD CIVIL PATRONAL	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 37.300.358.744,00
CONTRATISTAS Y SUBCONTRATISTAS	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHICULOS PROPIOS Y NO PROPIOS	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 37.300.358.744,00
RESPONSABILIDAD CIVIL PRODUCTOS /	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S	ANI Y/O TERCEROS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00
TRABAJOS TERMINADOS	Y/O ANI	AFECTADOS			
BIENES BAJO TENENCIA, CIUDAD Y CONTROL	AUTOPISTAS URABÁ S.A.S Y/O ANI	ANI Y/O TERCEROS AFECTADOS	11/01/2017	06/11/2023	\$ 74.600.717.489,00

Fuente: Formato formalizado a través de la comunicación con radicado ANI No. 20233120235221 del 5 de julio de 2023.

Póliza de cumplimiento del contrato de interventoría No. 001 de 2016:

Tabla 10. Póliza de cumplimiento contrato de interventoría No. 001 de 2016.

Amparos	Partes		Vigencia		Valor Asegurado
	Asegurado	Beneficiario	Desde	Hasta	
Cumplimiento del Contrato	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	13/01/2017	30/11/2023	\$4.447.287.444
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones			13/01/2017	30/11/2026	\$2.223.643.722
Calidad del servicio			01/12/2023	01/12/2025	\$5.656.037.309

Fuente: Formato formalizado a través de la comunicación con radicado ANI No. 20243120051781 del 13 de febrero de 2024.

Póliza de responsabilidad civil extracontractual del contrato de interventoría No. 001 de 2016:

Tabla 11. Póliza de responsabilidad civil extracontractual contrato de interventoría No. 001 de 2016.

Amparos	Partes		Vigencia		Valor Asegurado
	Asegurado	Beneficiario	Desde	Hasta	
Predios, labores y operaciones	Agencia Nacional de Infraestructura ANI	Agencia Nacional de Infraestructura ANI	13/01/2016	05/09/2023	\$ 6.199.901.136
Contratistas y Subcontratistas			28/12/2016	05/09/2023	\$ 6.199.901.136
Responsabilidad Civil Cruzada	Consorcio Interventor PEB-ET	Consorcio Interventor PEB-ET	28/12/2016	05/09/2023	\$ 6.199.901.136
Gastos Médicos			Subcontratistas	28/12/2016	05/09/2023

Fuente: Formato formalizado a través de la comunicación con radicado ANI No. 20243120051781 del 13 de febrero de 2024.

Respecto a las pólizas vigentes de los contratos de concesión y de interventoría, se evidenció que su aprobación se encuentra en gestión.

Para el contrato de concesión: Se evidenció que a través del memorando ANI No. 20243120118213 del 12 de julio de 2024, la Gerencia del Proyecto solicitó los conceptos financiero y jurídico al interior de la Entidad de los anexos adquiridos en 2024 "(...) de la Garantía Única de Cumplimiento, el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, el Estudio de Pérdida Máxima Probable (PML) y el Seguro de Obras Civiles Todo Riesgo. Contrato de Concesión No. 018 de 2015". La Vicepresidencia Jurídica atendió la solicitud a través del memorando con radicado ANI No. 20247050129553 del 31 de julio de 2024 y la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia Ejecutiva atendió la solicitud a través de correo electrónico del 29 de julio de 2024. A octubre de 2024 no se evidencia un formato de aprobación de pólizas.

Para el contrato de interventoría: Se evidenció que la Interventoría entregó a la ANI, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20244091311362 y No. 20244091311352, ambas del 22 de octubre de 2024, "(...) los Anexos 26 y 25 a la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 21-40-101087044 y los Anexos 16 y 17 a la Póliza de Cumplimiento No. 21-44-101236462, lo anterior en virtud de lo dispuesto en el Otrosí No. 5 al Contrato de Interventoría No. 001 de 2015". Al interior de la ANI se hicieron las solicitudes de concepto de revisión el 30 de octubre de 2024, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20245010183323.

En ese sentido, el estado de revisión y aprobación de las pólizas de los contratos de concesión No. 018 de 2015 y de interventoría No. 001 de 2016 da lugar a la formulación de una no conformidad, teniendo en cuenta que dicha situación va en contravía del cumplimiento del procedimiento interno “Aprobación y administración de pólizas y demás garantías” (GCSP-P-012) y de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establecida en el numeral 2.2.2 (j) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002), según la cual:

“El equipo de coordinación y seguimiento al proyecto desarrollará las actividades encaminadas a coordinar, evaluar y controlar el correcto desarrollo del proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, para lo cual dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:

(...)

j) Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, así como al vencimiento de las mismas, sin perjuicio de la responsabilidad del interventor del contrato de concesión y del interventor o supervisor de los demás contratos que se suscriban entre ellos el de interventoría, frente a la verificación de fondo en relación con la suficiencia, vigencia y actualización oportuna de las garantías”

Asimismo, el estado de revisión y aprobación de la póliza da lugar a generar una alerta sobre el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte con código GCSP-02: “Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias”.

6. CIERRE DE LA AUDITORIA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 26 de noviembre 2024 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 20 de noviembre de 2024, vía correo electrónico, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20244091455662 del 21 de noviembre de 2024, se socializó el informe preliminar de auditoría; dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

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

6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de “Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto”, se concluye:
 - a. No se cumplen las condiciones establecidas en la sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015 para iniciar la etapa de operación del proyecto, según la cual “La Etapa

de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”.

- b. Se tiene pendiente el acta de terminación de las unidades funcionales 1 y 4; esta última tiene acta de terminación parcial. Las unidades funcionales 2 y 3 cuentan con acta de terminación; sin embargo, su porcentaje de ejecución es inferior al 100%. Enseguida se presentan conclusiones para estas cuatro unidades funcionales:

Respecto a la unidad funcional 1:

- c. El plazo establecido para la terminación de la unidad funcional 1 finalizó el 8 de mayo de 2022. El incumplimiento de este plazo dio lugar a que la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto aplicaran los esquemas de apremio establecidos contractualmente y se tiene vigente un procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario al respecto.
- d. La terminación de la unidad funcional 1 está condicionada a:
 - a. La conformación y estabilización de taludes, instalación de elementos de seguridad y demarcación vial y al funcionamiento de sistemas inteligentes de transporte, entre otras intervenciones. Aspectos a los que se les lleva a cabo el seguimiento y control correspondiente por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento.
 - b. La superación de la situación que dio lugar a que el 25 de mayo de 2023 el panel de Amigable Composición del proyecto reconociera un Evento Eximente de Responsabilidad, relacionada con la inestabilidad del terreno en el sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta nacional 6203. La superación de esta situación es motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento.
- e. En la unidad funcional 1 se presentan taludes inestables que ponen en riesgo la operación y seguridad de los usuarios de la vía. Desde la Interventoría se han emitido las solicitudes y alertas correspondientes; sin embargo, no se han implementado soluciones de fondo por parte del Concesionario. Problemática vigente en proximidades a las siguientes abscisas del corredor Cañasgordas – Uramita:
 - i. K0+100 – K0+150.
 - ii. K0+700 – K0+750.
 - iii. K8+390 – K8+420.
 - iv. K9+600 – K9+720.
 - v. K10+680 – K10+870.
 - vi. K12+890 – K13+070.
 - vii. PR27+800 - PR28+100 de la ruta 62033 (Inestabilidad que dio lugar al reconocimiento del Evento Eximente de Responsabilidad reconocido por el Panel de Amigable Composición del Proyecto en mayo de 2023)
- f. Se evidenció que la caída de material ocasionada por la inestabilidad de taludes en la unidad funcional 1 ha sido acopiada en los costados de la vía por parte del Concesionario, lo que puede dar

lugar a incumplimientos en materia ambiental. Situación que ha tenido las alertas del caso por parte de la Interventoría.

- g. No se han cumplido a cabalidad los compromisos establecidos a través de la decisión del panel de Amigable Composición del proyecto del 25 de mayo de 2023, relacionada con el Evento Eximente de Responsabilidad del tramo comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100, ya que el Concesionario no ha logrado la no objeción a todos los estudios y diseños para atender la inestabilidad en el tramo mencionado.

Respecto a la unidad funcional 2:

- h. El 5 de julio de 2023 se suscribió el acta de terminación de la unidad funcional 2, donde se establecieron pendientes que se debían superar dentro de los 180 días, a partir de la suscripción del acta; plazo que venció el 1 de enero de 2024, sin que estos pendientes hayan sido superados en su totalidad.
- i. El incumplimiento del plazo para superar los pendientes establecidos en el acta de terminación de la unidad funcional 2 dio lugar a que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se aplicaran los esquemas de apremio establecidos contractualmente; por lo tanto, se tiene vigente un proceso administrativo sancionatorio contra el Concesionario y no se han efectuado pagos de retribución asociados a la unidad funcional 2 durante 2024.
- j. Las intervenciones definitivas a puntos críticos en el tramo de control, denominado unidad funcional 2.3, hacen parte de los pendientes de la unidad funcional 2, lo que, adicional al proceso administrativo sancionatorio mencionado en el literal anterior, ha dado lugar a que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se de inicio a la aplicación de los esquemas de apremio definidos contractualmente, con fundamento en la operación y seguridad vial. La ejecución de estas intervenciones son motivo de una controversia que analiza el panel de Amigable Composición del Proyecto.
- k. La finalización del peaje de Fuemia también hace parte de los pendientes de la unidad funcional 2 que se analizan en el marco del proceso sancionatorio mencionado en el literal (i) y aspectos relacionados con los estudios y diseños de este peaje también hacen parte de otro proceso administrativo sancionatorio vigente.
- l. Los pendientes de la unidad funcional 2 son motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento.

Respecto a la unidad funcional 3:

- m. El 5 de julio de 2023 se suscribió el acta de terminación de la unidad funcional 3, donde se establecieron pendientes que se debían superar dentro de los 180 días, a partir de la suscripción del acta; plazo que venció el 1 de enero de 2024, sin que estos pendientes hayan sido superados en su totalidad.
- n. El incumplimiento del plazo para superar los pendientes establecidos en el acta de terminación de la unidad funcional 3 dio lugar a que no se hayan efectuado pagos de retribución asociados a la

unidad funcional 3 en 2024. La Interventoría certificó que los pendientes en materia técnica se superaron en octubre de 2024; sin embargo, persisten pendientes en materia ambiental y social que dieron lugar a que desde la Interventoría se recomendara a la ANI el inicio de los procesos administrativos sancionatorios correspondientes.

- o. Los pendientes de la unidad funcional 3 son motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento.

Respecto a la unidad funcional 4:

- p. El 10 de mayo 2023 se suscribió el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4. Acta de terminación que fue parcial debido al Evento Eximente de Responsabilidad reconocido mediante acta del 14 de septiembre de 2022, asociado a problemáticas sociales que han impedido la construcción de una variante al municipio de Mutatá, entre el K45+220 y el K46+191; variante que, con ocasión del Evento Eximente de Responsabilidad requirió un ajuste en el trazado inicialmente previsto. El nuevo trazado no ha superado la fase de estudios y diseños, ni de licenciamiento ambiental.
 - q. En el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4 se establecieron pendientes que se debían superar dentro de los 180 días, a partir de la suscripción del acta; plazo que venció el 6 de noviembre de 2023, sin que estos pendientes hayan sido superados en su totalidad.
 - r. El incumplimiento del plazo para superar los pendientes establecidos en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4 dio lugar a que no se hayan efectuado pagos de retribución asociados a la unidad funcional 4 a partir de octubre de 2023 y a que desde la Interventoría se recomendara a la ANI el inicio del proceso administrativo sancionatorio correspondiente.
 - s. Los pendientes de la unidad funcional 4, así como la superación del Evento Eximente de Responsabilidad asociado a la variante de Mutatá son motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría de *“Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales”*, se concluye:

Sobre riesgos del proyecto asignados al público:

- a. En el proyecto se tiene contemplado que la ANI tendrá que realizar compensaciones económicas al Concesionario con ocasión de:
 - i. Adquisición predial (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas.
 - ii. Compensaciones ambientales.
 - iii. Reubicación de las casetas de peaje.
 - iv. Modificación al esquema tarifario para el recaudo de peajes.
 - v. Sobrecostos en diseños por decisiones de la ANI.

- vi. Eventualmente los costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por Eventos Eximentes de Responsabilidad.
- b. La ANI ha compensado económicamente al Concesionario con ocasión de la materialización de los riesgos:
 - i. Menores ingresos por disminución en el recaudo de peajes.
 - ii. Demoras en la instalación o no operación de casetas de peaje.
 - iii. Demora en la entrega de peajes al Concesionario.
 - iv. Mayor cantidad de obras en túneles con soporte parcial por riesgo geológico.
- c. Se evidenció seguimiento y control por parte de la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento a los riesgos materializados y por materializar que requieren de compensaciones económicas al Concesionario.
- d. El reconocimiento de las compensaciones económicas reconocidas al Concesionario ha cumplido con lo establecido en el contrato concesión No. 018 de 2018.
- e. La fuente de recursos para compensar al Concesionario ha sido el fondo de contingencias del proyecto, cuya suficiencia ha sido motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento. A través de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la ANI se ha logrado contar con un plan de aportes a este fondo que ha permitido capacidad de la ANI para mitigar los riesgos materializados y a su cargo.
- f. Se evidenció gestión de la ANI para lograr obtener recaudo de las estaciones de peaje que no operan en el proyecto con ocasión de problemáticas sociales, tales como acercamiento con las comunidades y la aplicación de tarifas diferenciales.

Sobre riesgos institucionales:

- g. Se considera que los riesgos relacionados con la insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos (SEPG-10) y la oportunidad en la aprobación de pólizas (GCSP-02) se pueden relacionar con aspectos que ocurren el proyecto.
- h. Respecto al riesgo relacionado con la insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos (SEPG-10), se evidenció la aplicación de los controles establecidos por la ANI y que no se tienen alertas de insuficiencia de recursos para que la Entidad ejecute las compensaciones a su cargo.
- i. Respecto al riesgo relacionado con la oportunidad en la aprobación de pólizas (GCSP-02), se evidenció la aplicación de los controles establecidos por la ANI; sin embargo, se considera que estos controles no son efectivos debido al estado de aprobación de las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría, lo que da lugar a una no conformidad en este informe de auditoría y puede dar lugar a una alerta de materialización del riesgo.

6.2 No Conformidades

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

6.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. No se evidenció cumplimiento del plazo con el que cuenta la ANI para aceptar o rechazar una solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad, que se debe dar "(...) dentro de los (15) Días siguientes" a la notificación de la parte afectada, según lo establecido en el inciso (ii) del literal (c) de la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 018 de 2015.

Por ejemplo, en la decisión del Panel de Amigable Composición del Proyecto del 25 de mayo de 2023, respecto al reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad al Concesionario con ocasión de la inestabilidad del terreno en el sector comprendido entre el PR27+800 y el PR28+100 de la ruta nacional 6203, se evidenció que el Concesionario hizo la solicitud a la ANI a través del oficio con radicado ANI No. 20224090633742 del 07 de junio de 2022; solicitud que fue negada por la ANI a través del oficio con radicado ANI No. 20223120315841 del 5 de octubre de 2022, previo concepto negativo de la Interventoría emitido con el oficio No. 20224090888722 del 11 de agosto de 2022.

2. No se evidenció una gestión oportuna para la verificación y aprobación de las pólizas vigentes de los contratos de concesión No. 018 de 2015 y de interventoría No. 001 de 2015, lo que va en contravía del procedimiento "Aprobación y administración de pólizas y demás garantías" (GCSP-P-012) y de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establecida en el numeral 2.2.2 (j) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002), así:

"El equipo de coordinación y seguimiento al proyecto desarrollará las actividades encaminadas a coordinar, evaluar y controlar el correcto desarrollo del proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, para lo cual dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:

(...)

j) Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, así como al vencimiento de las mismas, sin perjuicio de la responsabilidad del interventor del contrato de concesión y del interventor o supervisor de los demás contratos que se suscriban entre ellos el de interventoría, frente a la verificación de fondo en relación con la suficiencia, vigencia y actualización oportuna de las garantías"

A su vez, la falta de gestión para la revisión y aprobación de las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría genera una alerta de materialización del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado "Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o

inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”

6.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a no conformidades.

6.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de fortalecer el seguimiento y control del proyecto:

6.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Actualizar la información del proyecto en Aniscopio, ya que se evidenció que las fechas de terminación de las unidades funcionales presentadas en la plataforma no corresponden a las establecidas con la versión final del plan de obras, No. 6, y el espacio diseñado para registrar los temas de gestión no se actualiza desde 2020.
2. Gestionar con oportunidad las acciones contractuales que se requieran respecto a la excepción de la velocidad de diseño establecida en el apéndice técnico 1 del contrato de concesión en diferentes tramos del proyecto, como el correspondiente a las vías en voladizo del K06+000 de la unidad funcional 1.
3. Gestionar con oportunidad las acciones procedentes a las recomendaciones de la Interventoría asociadas al inicio de procesos administrativos sancionatorios relacionados con el vencimiento del plazo para superar los pendientes establecidos en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4.
4. Fortalecer la gestión social de manera de que se logre la instalación y operación de los peajes previstos para el proyecto.
5. Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, se recomienda realizar las estimaciones de tráfico y recaudo de manera oportuna frente a la posibilidad de reconocimiento de los Dr13 y Dr18 y así establecer la procedencia de modificar el contrato de concesión No. 018. de 2015, de manera que se mitigue lo observado por la Contraloría General de la República en otros proyectos de 4G.
6. Analizar la efectividad de los controles definidos por la Entidad para el riesgo de *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias”*, gestionando lo ajustes que procedan en el mapa de riesgos institucional; teniendo en cuenta que en la auditoría se evidenció cumplimiento de los controles definidos por la ANI; sin embargo, se formuló una no conformidad con ocasión del estado de aprobación de las pólizas vigentes de los contratos de concesión y de interventoría.



6.3.2 Para la Interventoría

1. Aplicar los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 018 de 2015 con el fin de que se lleven a cabo intervenciones de fondo en los taludes inestables de la unidad funcional 1 que ponen en riesgo la seguridad y operación del corredor Cañasgordas – Uramita. En la auditoría se evidenció que la inestabilidad de estos taludes ha afectado a los usuarios de la vía, causando incluso fatalidades.
2. Aplicar los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 018 de 2015 con el fin de evitar el acopio temporal de material proveniente de movimientos de remoción en masa en el derecho de vía.
3. Instalar las cámaras y equipos de monitoreo de la Interventoría en la estación de pesaje de Mutatá, previo al inicio de su operación, conforme a lo establecido en la sección 5.3.3 (a) del anexo 4 (Metodología y Plan de Cargas de Trabajo) del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-019-2015.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Judith Alejandra Vargas Lopez
Jefe de la Oficina de Control Interno

(Versión original firmada)



ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de los contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 3: Plan y agenda de la auditoría.

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 018 de 2015, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría y las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto como orientador del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

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



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

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 018 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	25 de noviembre de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	12 de enero de 2016
	Inicio Fase de Construcción	11 de enero de 2017
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento (Estimada)	Diciembre de 2024
	Fecha Reversión	11 de enero de 2045

Fuente: Información disponible en Aniscopio e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) correspondiente a diciembre de 2023 e informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente a julio de 2024; formalizado con el radicado ANI No. 20243120093969 del 27 de septiembre de 2024.

AUTOPISTAS URABÁ S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	China Harbour Concessions Company S.L	39.99%
	China Harbour Engineering Company Limited Colombia	25.00%
	SP Ingenieros S.A.S	15.00%
	Unidad de Infraestructura y Construcciones Asociada S.A.S	15.00%
	Termotécnica Coindustrial S.A.S	5.00%
	China Harbour Concessions Company (Bermuda) LTD	0.002%
	TOTAL	100.0%

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Mediante el cual se modificaron las cláusulas 15.1, 15.2, 15.3 y 15.4 de la Parte General del Contrato de Concesión No.018 de 2015, relacionadas con las condiciones de desarrollo del Amigable Componedor, para garantizar los fines de los mecanismos de solución de controversias, acordados en cinco (5) cláusulas, según se presenta en el documento anexo al presente informe.	04-02-2016
Otrosí No. 2	Mediante el cual se modificaron los cambios efectuados a la Tabla No.8 del Apéndice Técnico No.2 – Equipos mínimos por entregar a la Policía Nacional - del Contrato de Concesión- solicitados por esta institución y se amplió plazo para la entrega física de dichos equipos, en 75 Días, contados a partir de la firma del otrosí.	15-06-2016
Otrosí No. 3	Mediante el cual se modificaron el numeral 1, 6, 7, 10 y adicionar el romano (viii) al numeral 4 del capítulo I “Definiciones del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión” del Apéndice Financiero 2. Se modificaron el numeral 2.1, 2.2, 2.3.2; 2.3.3, 2.4, 2.5, del Capítulo II “Términos de la Cesión Especial del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión”. Modificación de los Anexos AF 2.1 – FORMATO SOLICITUD CESION ESPECIAL y AF 2.2 – FORMATO CERTIFICADO DE CESIÓN, del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión. El presente Otrosí no conlleva modificación en la asignación de los riesgos consignados en el Contrato de Concesión y no modifica las obligaciones correspondientes a las distintas etapas del Contrato de Concesión	26-02-2019

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Informe de auditoría a la función pública del
Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la
Interventoría del proyecto Autopista al Mar 2



Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 4	<p>Incluye 13 cláusulas resumidas así:</p> <p>Cláusula Primera: Implementación de la solución peaje El Tigre (Caseta provisional y definitiva)</p> <p>Cláusula Segunda, Tercera y Cuarta: Valor, Plazo e Inicio respectivamente de la construcción de la estación de Peaje nueva.</p> <p>Cláusula Quinta: Ahorros OPEX</p> <p>Cláusula Sexta: Creación de la Subcuenta Solución Peaje El Tigre.</p> <p>Cláusula Septima: Se continuará aplicando el procedimiento previsto en la Sección III, 3.3(h) de la Parte General del Contrato de Concesión y una vez sean reubicados los referidos puntos de cobro unidireccional.</p> <p>Cláusula Octava: Instalación y Operación de la Caseta provisional El Tigre</p> <p>Cláusula Novena: Modificación de todas las referencias contenidas en el Contrato de Concesión, sus Anexos, Apéndices y demás documentos que hagan parte integral del Contrato de Concesión No. 18 de 2015, respecto a las casetas de peaje de cobro unidireccional en el tramo Turbo - El Tigre y El Tigre - Necoclí,</p> <p>Cláusula Décima: modificación de la Sección 6.1(c) de la Parte Especial del Contrato de Concesión (Plazo de Cura terminación de UF's).</p> <p>Cláusula Décimo primera: Reconocimiento y aceptación de la no afectación de los Riesgos del Proyecto de Concesión 018 de 2015.</p> <p>Cláusula Décimo segunda: Garantías del Contrato de Concesión.</p> <p>Cláusula Décimo tercera:</p>	30-12-2020
Otrosí No. 5	<p>Incluye 9 cláusulas resumidas así:</p> <p>Cláusula Primera: Adicionar o modificar el Capítulo I de la Parte General "Definiciones"</p> <p>Cláusula Segunda: Modificar la sección 4.17 de la Parte General "Procedimiento de de Verificación"</p> <p>Cláusula Tercera: Adicionar literales (e), (f), (g) y (h) a la sección 7.1 de la Parte General "Generalidades de la Gestión Predial"</p> <p>Cláusula cuarta: Modificar la sección 4.3 (b) de la Parte Especial</p> <p>Cláusula quinta: Modificar el numeral 2.6 Alcance de las Unidades Funcionales del AT1</p> <p>Cláusulas sexta a novena: Vigencia, Riesgos, Garantías y Perfeccionamiento.</p>	23-06-2022
Otrosí No. 6	<p>Por el cual se desafectó un tramo de la Unidad Funcional 6 del Contrato de Concesión, esto es, el comprendido entre los PR29+084 y PR31+200 de la ruta 6201.</p>	04-08-2022
Otrosí No. 7	<p>Por el cual se modificó el Tipo de Ventilación (de transversal o semitransversal a longitudinal) del túnel 1 de la Unidad Funcional 3.</p>	04-08-2022
Otrosí No. 8	<p>Se modificó el plazo con el que cuenta el Concesionario para la construcción e instalación de los carriles de cobro automático en la estación de peaje Fuemia y se establecieron acuerdos respecto a la retribución o compensación especial correspondiente a la unidad funcional 2 y respecto a la entrega de estudios de detalle del talud ubicado en el K10+800 de dicha unidad funcional, entre otros aspectos..</p>	30-07-2023

Fuente: Otrosíes al contrato de concesión No. 018 de 2015 e informe mensual de interventoría correspondiente a julio de 2024.

Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 001 DE 2016	Nombre interventoría	Consortio Interventor PEB-ET
	Representante legal	Manuel José Bravo Fernández
	Valor (pesos de diciembre de 2013)	\$45.127.029.234
	Suscripción contrato	04 de enero de 2016
	Suscripción acta de inicio	12 de enero de 2016
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	116 meses
	Fecha de finalización estimada	12 de septiembre de 2025.

Fuente: Otrosí NO. 5 al contrato de interventoría No. 001 de 2016, suscrito el 13 de septiembre de 2024.

Consortio Interventor PEB-ET	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	PAULO EMILIO BRAVO CONSULTORES S.A.S	51%
ESTUDIOS TÉCNICOS SAS	49%	
TOTAL	100%	

Fuente: Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Valor: \$889.021.984,00 Objeto: Prórroga por un plazo de cuatro (4) meses y (27) veintisiete días, por los efectos de la ampliación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión.	30-12-2021
Otrosí No. 2	Valor: \$526.155.872,00 Objeto: Prórroga por un plazo de cuatro (2) meses y (27) veintisiete días, por los efectos de la ampliación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión.	23-06-2022
Otrosí No. 3	Valor: \$3.141.425.038,00 Objeto: Prórroga por un plazo de ocho (8) meses, por los efectos de la ampliación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión, pasando a tener una duración total de 92 meses respecto de los 84 meses inicialmente pactados.	16-11-2022
Otrosí No. 4	Valor: \$3.932.206.933,00 Objeto: Prórroga por un plazo de doce (12) meses, por los efectos de la ampliación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión, pasando a tener una duración total de 104 meses respecto de los 84 meses inicialmente pactados.	12-09-2023
Otrosí No. 5	Valor: \$4.425.510.836,00 Objeto: Prórroga por un plazo de doce (12) meses, por los efectos de la ampliación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión, pasando a tener una duración total de 116 meses respecto de los 84 meses inicialmente pactados.	13-09-2024

Fuente: Otrosies al contrato de interventoría No. 001 de 2016.



Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría interna (EVCI-P-002) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Plan de auditoría:

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



Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	07-10-2024	14:30 – 15:30
Entrevistas de auditoría	18-10-2024	08:00 – 12:00
Recorrido de verificación al proyecto	21-10-2024 22-10-2024	
Socialización de informe de auditoría preliminar	20-11-2024	12:00
Cierre de auditoría	26-11-2024	9:00

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