



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251020191693**
20251020191693
Fecha: **24-10-2025**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID
Vicepresidente Ejecutivo

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto carretero Antioquia – Bolívar.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre agosto y octubre de 2025, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto carretero Antioquia – Bolívar.

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 los hallazgos y de las recomendaciones realizadas, así como de la reformulación del plan de mejoramiento para superar el hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3757.

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 los hallazgos contenidos en el documento

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 484 88 60
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 1



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251020191693**

20251020191693

Fecha: **24-10-2025**

adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ

Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf y carpeta de auditoria

cc: 1) ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO Coord GIT GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -3) JOHN KEVIN POLANCO COTACHIRA GIT Carretero 1 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: 20251020071157

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
HKTH-LOAJ-OF10-TF25-0176-1338-3554-91

24/10/2025 15:39:15 COT-05



Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 2



AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto carretero Antioquia - Bolívar

2025



CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	4
1.1 Objetivo general:	4
1.2 Objetivos específicos:.....	4
2. ALCANCE.....	4
3. MARCO NORMATIVO.....	4
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
4.1 Información de contratos	6
4.2 Supervisión - Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	7
4.3 Descripción del proyecto	8
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
5.1 Estado de la fase de construcción del proyecto	13
5.1.1 Unidades funcionales sin acta de terminación definitiva	15
5.1.1.1 Unidad Funcional 2 (Construcción de la vía Cereté - Lórica)	15
5.1.1.2 Unidad Funcional 6 (Cereté-Lórica-Coveñas-Tolú)	22
5.1.1.3 Unidad Funcional 7 (Variante Lórica, Variante Coveñas y Tolú - Pueblito).....	30
5.1.1.4 Unidad Funcional 8 (Tolú – Tolú Viejo, El Pueblito – San Onofre y San Onofre – Cruz del Viso) .	34
5.1.2 Consideraciones sobre las unidades funcionales 3 y 5	36
5.1.2.1 Unidad Funcional 3 (Variante Planeta Rica - El 15 - San Carlos - Variante Cereté)	36
5.1.2.2 Unidad Funcional 5 (Arboletes - Montería)	38
5.2 Riesgos del proyecto asignados al público	42

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



5.3	Riesgos institucionales	47
5.4	Análisis de efectividad de planes de mejoramiento	52
6.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	53
6.1	Conclusiones	54
6.2	Hallazgos.....	57
6.2.1	Hallazgos para la Interventoría	57
6.2.2	Hallazgos para la Supervisión	57
6.3	Recomendaciones	58
6.3.1	Recomendaciones para la Interventoría	58
6.3.2	Recomendaciones para la Supervisión	58

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general:

Evaluar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 016 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesión Ruta al Mar S.A.S, respecto del ejercicio de sus obligaciones contractuales, con el propósito de fortalecer la vigilancia y los controles sobre el desarrollo del proyecto.

1.2 Objetivos específicos:

1. Evaluar la gestión de la Supervisión y de la Interventoría en la fase de construcción del proyecto.
2. Evaluar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales.
3. Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno al analizar la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) relacionados con el contrato de concesión No. 016 de 2015.

2. ALCANCE

El alcance de la auditoría comprende el análisis del ejercicio de las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 016 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesión Ruta al Mar S.A.S, a partir de octubre de 2024 y hasta la fecha de corte de la auditoría. El análisis se centrará en las gestiones adelantadas para superar la fase de construcción del proyecto Antioquia - Bolívar, así como en la atención de riesgos contractuales e institucionales.

3. MARCO NORMATIVO

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:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



- 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.
- 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.
- Decreto 746 de 2022, por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura y se determinan las funciones de sus dependencias.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión No. 016 de 2015, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de interventoría No. 514 de 2015, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

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

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
Concesionario	CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S No. contrato: 016 del 14 de octubre de 2015. Fecha de acta de inicio: 27 de noviembre de 2015. Fecha de terminación: 26 de noviembre de 2049 (Estimada). Objeto: “El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento del Sistema Vial para la conexión de los departamentos Antioquia – Bolívar, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.” Plazo: “(a) El plazo del Contrato es variable, y transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión”, máximo 30 años según Ley 1508 de 2012. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-448	18 otrosíes
Interventoría	CONSORCIO CR CONCESIONES No. contrato: 514 de 23 de noviembre de 2015. Fecha acta de inicio: 27 de noviembre de 2015. Fecha de terminación: 31 de enero de 2026. 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 privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IP-006-2015 correspondiente al corredor denominado “SISTEMA VIAL PARA LA CONEXIÓN DE LOS DEPARTAMENTOS DE ANTIOQUIA Y BOLÍVAR”, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato”, incluida la interventoría a los estudios y diseños correspondientes.” Plazo: 122 meses y 4 días, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261	5 otrosíes

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 114 mayo 2025), aprobado a través del radicado ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025.

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

4.2 Supervisión - Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

La sección 3.2.1 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) establece que *“La supervisión corresponde con el seguimiento que debe realizarse como mínimo a los elementos que establece el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011: técnico, administrativo, contable, financiero y jurídico, sin perjuicio de los demás elementos que se requieran según las especiales características del contrato vigilado. La supervisión es en términos del referido artículo 83, el seguimiento realizado por la misma Entidad Estatal sobre la ejecución del contrato.”*

Asimismo, en línea con lo establecido en el capítulo 2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), se evidenció que la ANI cuenta con un equipo de coordinación y seguimiento que ejerce una labor de dinamización y articulación, para el seguimiento del proyecto Antioquia – Bolívar, en coordinación con la Interventoría.

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Antioquia - Bolívar se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad, así:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Roberto Gamaliel Uparela Brid	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VEJ)
Lilian Mercedes Laza Pinedo	Gerente Funcional (Gerente de proyecto)	Gerencia Carretera 1 (VEJ)
John Alexander Rey Cañon	Líder de Equipo de Seguimiento	
Yuri Yibetza Sierra Goyeneche	Apoyo Técnico	
Mauricio Martín	Gerente Financiero	Gerencia Financiera (VEJ)
María Ximena Sánchez Ortiz	Apoyo financiero	
Carlos Julio Piedra Zamora	Gerente de Asesoría a la Gestión Contractual	G.I.T. Asesoría Gestión Contractual 3 – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Santiago León Gómez	Abogado contractual del proyecto	
Eliana Restrepo	Gerente Social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Lucy Stella Beltran Baquero	Apoyo social	
Sandra Bohórquez	Gerente Ambiental	VPRE – GIT Ambiental

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Diana Marcela Blanco Vásquez	Apoyo ambiental	
Catalina Martínez	Gerente de Riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Laura Milena Ayala Cuervo	Apoyo riesgos	
Xiomara Juris	Gerente GIT Predial	VPRE – GIT Predial
Willmer Yezid Latorre Moya	Apoyo técnico predial	
Rafael Antonio Díaz Granados	Gerente GIT Asesoría Jurídica Predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial
Diana María Vaca Chavarría	Apoyo jurídico predial	

Fuente: Formato GCSP-F-202 (Revisión y aprobación informe de interventoría) correspondiente al informe mensual No. 114 (mayo 2025), disponible para consulta a través del radicado ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025, informe mensual de seguimiento al proyecto (GCSP-F-019) correspondiente a junio de 2025, disponible para consulta con el radicado ANI No. 20253050068509 del 15 de agosto de 2025 y registro de asistencia de apertura de auditoría del 2 de septiembre de 2025.

4.3 Descripción del proyecto

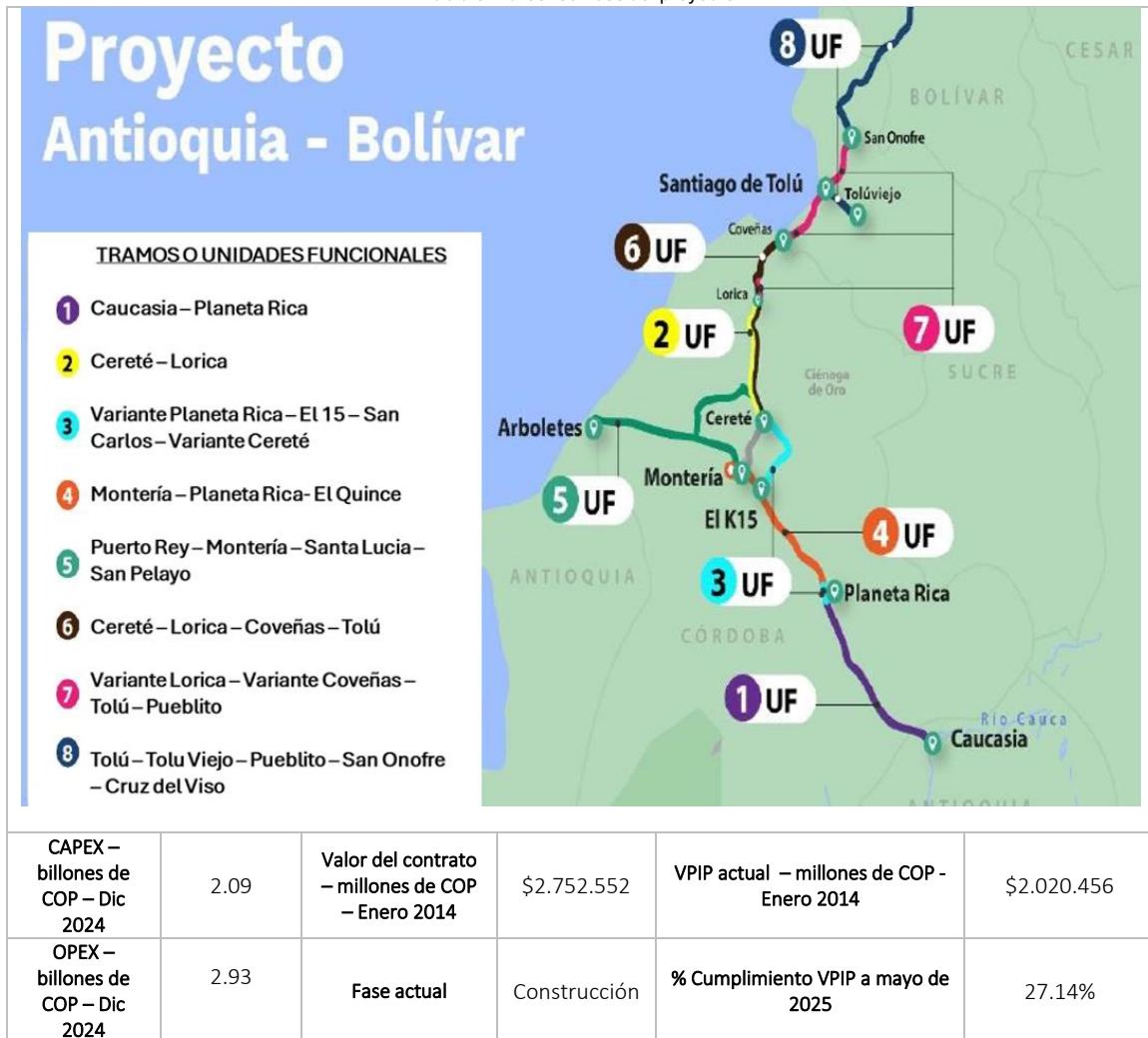
El proyecto Antioquia - Bolívar hace parte de las iniciativas privadas del programa de cuarta generación de concesiones y representa una inversión de aproximadamente dos billones de pesos. La longitud concesionada asciende a aproximadamente 500 km y su recorrido se desarrolla en los departamentos de Antioquia – Córdoba – Sucre y Bolívar. Las generalidades del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.



Fuente: Contrato de concesión No. 016 de 2015, presentación de Vicepresidencia Ejecutiva a Presidencia de la ANI de marzo de 2025, informe de Interventoría No. 114, correspondiente a mayo de 2025 y aprobado mediante oficio ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025.

El proyecto tiene ocho unidades funcionales (UF) y cursa su fase de construcción desde enero de 2017. La fase de construcción ha traído consigo la aplicación de mecanismos alternativos de solución de controversias (MASC), que incluyen amigables componedores, tribunales arbitrales nacionales e internacionales, la aplicación de esquemas de apremio al Concesionario y el reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER).

Respecto a los MASC, se resalta el trámite de arbitraje internacional vigente No. 01-23-0002-8303, radicado en mayo de 2024 ante el Tribunal de Arbitraje y Centro Internacional de Resolución de Disputas de la Asociación Americana de Arbitraje, con el que el Concesionario presentó como pretensión principal la liquidación del contrato de concesión y pretensiones por concepto de i) la no operación de los peajes Carimagua y Caimanera, ii) insuficiencia de recursos de la Subcuenta Perimetrales, iii) insuficiencia del Valor Estimado para Compensaciones Ambientales, iv) demoras en el pago de compensaciones de riesgos, v) atención de sitios inestables en las unidades funcionales 4 y 5, vi) sobrecostos por consultas previas no previstas, vii) falta de inicio de la etapa de operación y mantenimiento y mayores costos de obras, según se evidenció en el memorando con radicado ANI No. 20253050146883 del 19 de agosto de 2025 remitido desde la Vicepresidencia Ejecutiva a Presidencia de la ANI.

Según el contenido del memorando citado “(...) el monto reclamado en los escenarios planteados en el dictamen aportado por el Concesionario, indemnización y terminación anticipada del contrato corresponde aproximadamente a la suma de **CUATRO BILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL NOVENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS COLOMBIANOS (\$4.294.099.000.000).**”

Se reitera que, con corte a septiembre de 2025, el tribunal arbitral se encuentra en curso, y que este actor es quien finalmente decidirá sobre la procedencia, o no, de las pretensiones del Concesionario.

Respecto al avance físico del proyecto, la Interventoría, con corte a 31 de julio de 2025, a través del oficio con radicado ANI No. 20254091013622 del 12 de agosto de 2025, reportó una ejecución física del proyecto del 94.39%, conforme a la versión vigentes del plan de obras (No. 15)², así:

² Se evidenció que la versión No. 15 del plan de obras tuvo el proceso de verificación por parte de la Interventoría y de la ANI, según consta en las comunicaciones con radicado ANI No. 20254090773282 del 19 de junio de 2025 y 20253050221581 del 26 de junio de 2025.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Tabla 4. Ejecución física del proyecto.

UF	Sector	Fecha de terminación	Fecha suscripción acta de terminación	Programado (%)	Ejecutado (%)
1	Caucasia – Planeta Rica	25/03/2019	24/09/2019	100,00	100,00
2	Cereté – Lorica (Construcción)	31/01/2026	31/05/2021 (Parcial)	92,83	89,50
3	Variante Planeta Rica - El 15 - San Carlos - Variante Cereté	26/08/2019	25/02/2021	100,00	99,94³
4	Montería – Planeta Rica – El 15	15/01/2019	N.A	100,00	100,00
5	Puerto Rey - Montería - Santa Lucía - San Pelayo	15/01/2019	N.A	100,00	100,00
6	Cereté - Lorica-Coveñas-Tolú	31/01/2026	04/07/2025 (Última parcial suscrita)	94,93	97,94
7	Variante Lorica - Variante Coveñas - Tolú Pueblito	23/09/2026	30/04/2024 (Última parcial suscrita)	85,31	85,31
8	Tolú - Tolu Viejo - Pueblito - San Onofre - Cruz del Viso	23/09/2026	17/12/2024 (Última parcial suscrita)	99,94	99,81
Total		23/09/2026		96.28	94.39

Fuente: Reporte de la Interventoría recibido mediante oficio ANI No. 20254091013622 del 12-08-2025 y actas de terminación suscritas para el proyecto.

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece que “*La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional*”, lo que no se cumple para el proyecto debido a que, a agosto de 2025, se ha suscrito el acta de terminación de las unidades funcionales 1, 3 y las unidades funcionales 2, 6, 7 y 8 cuentan con actas de

³ El porcentaje faltante corresponde a la terminación de la denominada intersección 7, adecuada provisionalmente, “(...) quedando pendiente obtener la disponibilidad de los predios CAB-3-5-061 y CAB-3-5-062, que ya se encuentran a nombre de la ANI, de conformidad con el EER del 13 de noviembre de 2019, los cuales se encuentran pendientes de que la administración de la Alcaldía de Cereté lleve a cabo el procedimiento policivo que permita la ocupación real y material de los predios adquiridos en julio de 2019 (...)”, según lo establecido en el acta de terminación de unidad funcional del 25 de febrero de 2021.

terminación parcial. Las unidades funcionales 4 y 5 están en operación y mantenimiento desde 2017 y debido a su alcance no requieren de la suscripción de acta de terminación.⁴

Según se evidencia en la Tabla 4, la unidad funcional 7 es la que registra menor ejecución. Se evidenció que el sector 1 de la unidad funcional 7, correspondiente a la variante Lórica, no ha podido iniciarse debido a diferentes acontecimientos. En 2018 se ordenó medida cautelar por el Tribunal Administrativo de Córdoba consistente en la suspensión de la ejecución de la variante Lórica. También en 2018, y nuevamente en 2024, la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS) negó la solicitud de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del Complejo Cenagoso del Bajo Sinú, requerida para lograr el licenciamiento ambiental de la variante Lórica. Estos acontecimientos han sido motivo del reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) según se detalla más adelante (Ver sección 5.1.1.3).

Se evidenció que la imposibilidad de ejecución de la variante Lórica ha sido motivo de análisis de su desafectación por parte de la ANI, del análisis de la procedencia de la terminación anticipada del contrato de concesión No. 016 de 2015⁵ y que los efectos de su imposibilidad se analizan en el trámite de arbitraje internacional vigente No. 01-23-0002-8303, radicado en mayo de 2024 ante el Tribunal de Arbitraje y Centro Internacional de Resolución de Disputas de la Asociación Americana de Arbitraje.

En línea con lo anterior, se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos asumidos por la ANI que han dado lugar a que se generen compensaciones al Concesionario, acorde con lo establecido en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015.

Se evidenció, que ante la insuficiencia de recursos líquidos para la compensación por riesgos, se han tomado acciones de mitigación, tales como: la suscripción, en agosto de 2025, del otrosí No. 18 al contrato de concesión No. 016 de 2015, con el que se aprobó el uso anticipado de los remanentes de la Subcuenta Redes del patrimonio autónomo del proyecto, así como incrementos adicionales en las tarifas de peajes de la concesión, según lo establecido en la Resolución No. 20253040018105 del 14 de mayo de 2025, emitida por el Ministerio de Transporte.

⁴ Ver sección 4.1.2 del informe ejecutivo de interventoría correspondiente a mayo de 2025 julio de 2024, aprobado mediante oficio ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025.

⁵ Ver radicado ANI No. 20234090433932 del 20 de abril de 2023.

Finalmente, se evidenció que en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) se tiene cumplido el plan de mejoramiento formulado por la ANI para superar el hallazgo No. 3757-1, formulado por la Oficina de Control Interno en la vigencia 2019 a través del informe con radicado ANI No. 20191020129293 y relacionado con el plazo contractual con el que cuenta la ANI para pronunciarse frente a solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER).

La gestión para superar la fase de construcción del proyecto, la materialización de riesgos de la ANI, institucionales y del proyecto, y la efectividad del plan de mejoramiento para superar el hallazgo No. 3757-1 son temas que se profundizan en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

5.1 Estado de la fase de construcción del proyecto

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece que *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*, es decir cuando la Interventoría y la ANI acepten las obras correspondientes a la última unidad funcional construida.

El contrato de concesión No. 016 de 2015 también contempla 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”*.⁶

Enseguida se sintetiza el balance de las actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto, tanto definitivas como parciales:

Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.

UF	Sector	Suscripción acta de terminación
1	Caucasia – Planeta Rica	24 de septiembre de 2019.
2	Cereté – Lorica (Construcción)	31 de mayo de 2021 (Parcial)
3	Variante Planeta Rica - El 15 - San Carlos - Variante Cereté	25 de febrero de 2021

⁶ Inciso (a) de la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



UF	Sector	Suscripción acta de terminación
4	Montería – Planeta Rica – El 15	No aplica. Alcance de operación vial y mantenimiento. ⁷
5	Puerto Rey - Montería - Santa Lucia - San Pelayo	No aplica. Alcance de operación vial y mantenimiento.
6	Cereté – Lórica (Mejoramiento) UF 6.1	25 de junio de 2021 (Parcial) y 4 de julio de 2025 (Parcial)
	Lórica – Coveñas (UF 6.2)	23 de agosto de 2021 (Parcial)
	Coveñas – Tolú (Mejoramiento) UF 6.3.1	4 de julio de 2025 (Parcial)
	Coveñas – Tolú (Rehabilitación) UF 6.3.2	19 de septiembre de 2023 (Parcial)
	Coveñas – Tolú (Puesta a punto) UF 6.3.3	19 de septiembre de 2023 (Parcial)
7	Variante Lórica (UF 7.1)	No se ha suscrito, no se tiene licencia ambiental.
	Variante Coveñas (UF 7.2)	30 de abril de 2024 (Parcial)
	Tolú – Pueblito (UF 7.3)	8 de abril de 2021 y 9 marzo de 2023 (Parcial)
8	Tolú - Tolú Viejo (UF 8.1)	27 de septiembre de 2021 (Parcial)
	El Pueblito – San Onofre (UF 8.2)	21 de junio de 2021 (Parcial)
	San Onofre – Cruz del Viso (UF 8.3)	18 de abril de 2022 (Parcial) y 17 de diciembre de 2024 (Parcial)

Fuente: Elaboración propia a partir de actas de terminación de unidad funcional suscritas y de lo establecido en el contrato de concesión No. 016 de 2015.

Se evidenció que, en términos generales, para cumplir con el requisito de suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional, se deben superar Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) que condicionan la puesta en operación de las unidades funcionales 2, 6, 7 y 8, lo que se detalla en la sección 5.1.1.

Se evidenció seguimiento a las acciones y obligaciones derivadas de los EER citados, y en general para diferentes los EER vigentes en el proyecto, por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto. Por ejemplo, hacen parte de las obligaciones derivadas de los EER la remisión de informes semanales de acciones desarrolladas para su superación, frente lo que se evidenciaron alertas y requerimientos de parte de la Interventoría, según se corrobora, por ejemplo, con el contenido de la comunicación con radicado ANI No. 20254090531542 del 29 de abril de 2025.

Por otro lado, en la sección 5.1.2 se presentan consideraciones sobre las unidades funcionales 3 y 5. Se presentan consideraciones respecto a la unidad funcional 3, teniendo en cuenta que no registra un avance

⁷ Las condiciones de operación y mantenimiento de la UF4 se verificaron el 25 de septiembre de 2025 en recorrido de auditoría, evidenciando condiciones normales de operación de la estación de peaje Purgatorio, oportunidades de mejora en las vallas dispuestas en el corredor concesionado y descascaramientos en el pavimento que han dado lugar a la aplicación de esquemas de apremio, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20254091207152 del 23 de septiembre de 2025.

físico del 100% a pesar de contar con Acta de Terminación de Unidad Funcional suscrita en febrero de 2021 y de la unidad funcional 5 con ocasión de la erosión y deterioro progresivo de la banca en el tramo comprendido entre el PR0+240 y el PR0+390 de la Ruta Nacional 740.

5.1.1 Unidades funcionales sin acta de terminación definitiva

5.1.1.1 Unidad Funcional 2 (Construcción de la vía Cereté - Lórica)

La unidad funcional 2 cuenta con acta de terminación parcial suscrita en mayo de 2021. No se han logrado culminar las intervenciones allí previstas, que, según el apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 016 de 2015, corresponden a la construcción de aproximadamente 37 km de segunda calzada. En la auditoría se reportó que se tienen dos Eventos Eximentes de Responsabilidad vigentes (EER) originados por problemáticas de índole predial y ambiental que contribuyen a que la unidad funcional 2 no cuente con acta de terminación definitiva, así:

Tabla 6. EERs vigentes que afectan la terminación de la UF2.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERACIÓN	PLAZO
08-03-2022	EER Predial - Problemas en la Adquisición Predial	Se citan las dos causas del EER, según acta del 08-03-2022: <i>“1) Imposibilidad de obtener la entrega anticipada derivada de dilaciones por parte de los operadores judiciales en los procesos de expropiación judicial.</i> <i>2) Imposibilidad de obtener la disponibilidad material de los predios baldíos y ejidos con demoras o falta en la entrega anticipada o adjudicaciones por parte de la Agencia Nacional de Tierras y Entidades Territoriales.”</i> Se evidenció que se tiene pendiente la entrega material de 5 predios cubiertos por el EER (CAB-2-1-067, CAB-2-1-133, CAB-2-1-188, CAB-2-1-207 y CAB-2-1-224). Se evidenció gestión de la ANI orientada a superar las problemáticas de los predios enmarcados en el EER, así: 1. Se evidenciaron solicitudes de parte de la ANI al Concesionario sobre gestiones y acciones adelantadas respecto a predios involucrados en procesos de expropiación judicial (Ver comunicación con radicado ANI No. 20256060324141 del 5 de septiembre de 2025).	Periodo especial para cada predio, que finaliza con su entrega material.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar**



FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERACIÓN	PLAZO
		2. Se evidenció interacción entre la ANI y la Agencia Nacional de Tierras (ANT), respecto al estado de predios sin antecedente registral, generada por solicitudes del Concesionario al GIT Predial, lo que se corroboró con copia de correos electrónicos recibidos en la auditoría y de los que se encuentran copias en la carpeta de auditoría. 3. Se evidenció participación del GIT Predial en reuniones en la zona del proyecto para tratar problemáticas de índole predial, tal como la convocada por la Procuraduría Regional de Instrucción Córdoba en noviembre de 2024, “(...) con el fin de con el fin de atender las inconformidades de índole predial planteadas por el Comité Veredal de Carrillo Asociación Nacional de Usuarios Campesinos “ANUC - San Pelayo” en el marco del desarrollo del Proyecto de Infraestructura Conexión Vial IP Antioquia – Bolívar, específicamente en la Unidad Funcional UF 2.1”. Copias de informes de comisión y desplazamiento hacen parte de la carpeta de auditoría.	
28-12-2022	Sustracción del DRMI UFI 2 Y 6.1. Cumplimiento Plan de Obras del PR47+570 al PR48+222 y del PR47+640 al PR48+222 (Glorieta Intersección 8)	Se evidenció que el EER se reconoció por la ausencia del permiso de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del complejo cenagoso de Lorica, con el cual se podrán terminar las intervenciones del sector comprendido del PR47+570 al PR48+222 (UF2) y del PR47+640 al PR48+222 (UF6.1) Se evidenció que se continúa sin el permiso de sustracción, lo que ha dado lugar a que se estudie “(...) la posibilidad de modificar el alcance en la intervención en este sector, con lo cual se haría un rebalanceo del Contrato de Concesión y se podría superar el EER.”⁸, frente a lo que la Interventoría ha emitido pronunciamientos respecto a las propuestas del Concesionario, según se evidencia, por ejemplo, con el contenido del oficio ANI No. 220254090531542 del 29 de abril de 2025.	Indefinido, finaliza cuando se superen los hechos que dieron lugar al reconocimiento del EER.

⁸ Ver respuesta a cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible en la carpeta de la auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Fuente: Elaboración propia a partir de las actas de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad y respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

En seguida se presentan consideraciones adicionales respecto a EER de la unidad funcional 2:

1. Se evidenció que, además de los predios cubiertos en el EER del 8 de marzo de 2025, con corte a septiembre de 2025 se reportan 14 predios adicionales con problemáticas que han sido motivo de análisis de solicitudes de EER, hechas por el Concesionario a través de los oficios con radicado ANI No. 20244091057862 del 28 de agosto de 2024 y No. 20254090400372 del 31 de marzo de 2025. Se evidenció que la Interventoría y la ANI se han pronunciado frente a estas solicitudes a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20254091073192 del 26 de agosto de 2025, 20256040140403 del 6 de agosto de 2025 y 20253050336271 del 15 de septiembre de 2025.
2. Se evidenció que el 30 de junio de 2025 finalizó el periodo especial del EER reconocido inicialmente en 2023 y generado por inconvenientes sociales que dieron lugar a vías de hecho por parte de las comunidades de San Pelayo, Pelayito y Cotorra, que han contribuido a la no terminación de la unidad funcional 2. Mediante el oficio con número 20253050305511 del 25 de agosto de 2025 la Vicepresidencia Ejecutiva informó al Concesionario la superación de las causas que originaron el EER.

La superación del EER se fundamenta en el logro de acuerdos con la comunidad a través de la conciliación de soluciones de movilidad en el corredor vial (construcción de retornos y de cruces seguros). A septiembre de 2025 se adelanta el proceso de conciliación de estudios, diseños y del presupuesto asociado y acciones procedentes para la ejecución de dichas soluciones de movilidad.⁹

3. Se evidenció que el 23 de julio de 2025 la Corporación Autónoma Regional de los Valle del Sinú y de San Jorge (CVS) emitió la Resolución No. 0791, con la que se establecen las obras de drenaje que permitirían al Concesionario superar la causa del EER reconocido por el Amigable Componedor en decisión del 10 de abril de 2024 (trámite 146289) y asociado al taponamiento de obras hidráulicas

⁹ Evidencias al respecto: Oficio ANI No. 20254090531542 del 29 de abril de 2025, a través del que se tienen observaciones de la Interventoría respecto a los estudios y diseños de pasos seguros, y oficio ANI No. 20254091143532 del 9 de septiembre de 2025, a través del que la Interventoría se pronuncia sobre la propuesta económica para la construcción y mantenimiento de las obras de movilidad.

por parte de la comunidad en los corredores de las unidades funcionales 2 y 6.1, que no permite dar cumplimiento al indicador E10 en los tramos afectados.¹⁰

Con ocasión de la Resolución No. 0791, se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se han emitido requerimientos al Concesionario para establecer el plan de trabajo que permita ejecutar obras procedentes, según se evidencia en los oficios con radicado ANI No. 20254090952512 del 29 de julio de 2025 y 20253050283951 del 8 de agosto de 2025.

Según la decisión del Amigable Componedor del 10 de abril de 2024, el Concesionario debía presentar dicho plan dentro de los 10 días siguientes a la expedición de la Resolución No. 0791. Se cita aparte de la decisión del Amigable Componedor:

“Dado que la autoridad ambiental consideró que las obras propuestas por el Concesionario no pueden considerarse como un “cambio menor”, le corresponderá a éste tramitar la modificación del referido Acto Administrativo, por lo cual el periodo especial se extenderá hasta que se ejecuten las obras que como resultado de la modificación del mismo disponga la autoridad ambiental. Toda vez que ese término no puede ser indeterminado, el Panel dispone que una vez se autorice la modificación del Acto Administrativo y se conozcan las obras que deben realizarse, corresponderá a las Partes, reunirse, en el término de quince (15) días, para definir el plazo razonable de ejecución, previo documento fundamentado del Concesionario, quien deberá presentarlo a la ANI dentro de los diez (10) siguientes a la notificación de la decisión de la autoridad ambiental.” (Subrayado fuera de texto)

Se evidenció que la no presentación de un plan de trabajo por parte del Concesionario ha dado lugar a que desde la Interventoría se lidere la aplicación de los esquemas de apremio definidos en el capítulo 10 de la parte general del contrato No. 016 de 2015, lo que se corrobora con la solicitud de no objeción de un periodo de cura al respecto, radicada en la ANI con el oficio No. 20254091165842 del 12 de septiembre de 2025.

De otra parte, se evidenció que la no terminación de la unidad funcional 2 ha dado lugar a que se tenga en curso un proceso administrativo sancionatorio, solicitado en mayo de 2024 a través del radicado ANI No. 20245040085953 del 20 de mayo de 2024, y sobre el que, a septiembre de 2025, se gestionan aclaraciones

¹⁰ La Resolución No. 0791 y la decisión del amigable componedor del 10 de abril de 2024 se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

solicitadas por el GIT de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales de la Vicepresidencia Jurídica, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20253050151093 del 25 de agosto de 2025.

Por otro lado, se evidenció que en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 2 se establecieron pendientes, para los cuales se hace el seguimiento correspondiente desde la Interventoría.¹¹ Con corte a septiembre de 2025 se tienen pendientes ambientales (cierre de permisos ambientales y del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA) y prediales (finalización de la adquisición), que no afectan la operación de los tramos recibidos y en operación.

En septiembre de 2025 la Oficina de Control Interno adelantó un recorrido de verificación al avance físico reportado por la Interventoría y por la ANI para la unidad funcional 2, del 88,50% a julio de 2025 (Ver Tabla 4), evidenciando que los tramos pendientes generan alternancia entre una vía en doble calzada a una vía bidireccional, lo que es controlado a través de señalización temporal. Registro fotográfico de las condiciones actuales de la unidad funcional 2 se muestra enseguida:

¹¹ Las matrices de seguimiento a los pendientes de las actas de terminación se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Foto 1. Sectores afectados por disponibilidad predial PR15+000 – PR36+000. 	Foto 2. Sectores afectados por disponibilidad predial PR15+000 – PR36+000. 
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se evidenció que los tramos pendientes generan alternancia entre una vía en doble calzada a una vía bidireccional, lo que es controlado a través de señalización temporal. Los tramos de vía que no tienen algún tipo de intervención pero que se encuentran pendientes de finalización son ocupados por la comunidad, principalmente para el secado de maíz durante el día (Ver Foto 1). En cuanto a gestión frente a ocupaciones irregulares del derecho de vía, se evidenciaron acciones por parte del Concesionario y el seguimiento del caso por parte de la Interventoría, de lo que se presenta documentación en la carpeta de auditoría.	

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Foto 3. Estación de pesaje K30+800.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 4. Estación de pesaje K30+800.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se evidenciaron condiciones adecuadas de operación de la estación de pesaje de Mata de Caña. Se verificó certificado de calibración vigente, equipos de control de parte de la Interventoría y acceso remoto a los mismos. Respecto a las condiciones de operación de las estaciones de pesaje, el 25 de septiembre de 2025 la Oficina de Control Interno también verificó el certificado de calibración y los equipos de control de la Interventoría en la estación de Manguitos (UF1), donde las intervenciones ejecutadas son motivo de controversia en un Amigable Componedor en curso.	
Foto 5. EER ambiental – Afectación indicador E10. K42+760.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 6. EER ambiental – Afectación indicador E10. K42+760.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.

Se evidenció taponamiento de las obras hidráulicas producto del EER ambiental reconocido por el Panel de Amigable Composición del proyecto en abril de 2024. La ausencia de un plan de trabajo al respecto ha dado lugar a que inicie la aplicación de los esquemas de apremio contra el Concesionario.

Foto 7. EER ambiental – Glorieta intersección No. 8.	Foto 8. EER ambiental – Glorieta intersección No. 8.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.

Sector donde se proyectaba inicialmente la intersección No. 8, que permitiría la conexión entre la doble calzada Cereté – Lorica con la variante de Lorica y el paso urbano por Lorica. La ausencia del permiso de sustracción del DRMI del complejo cenagoso de Lorica no permitió la materialización de mencionada infraestructura.

5.1.1.2 Unidad Funcional 6 (Cereté-Lorica-Coveñas-Tolú)

La unidad funcional 6 consiste en la intervención de tres sectores:

- 1. Mejoramiento de la vía Cereté – Lorica (UF6.1).
- 2. Mejoramiento de la vía Lorica – Coveñas (UF6.2).
- 3. Mejoramiento, rehabilitación y puesta a punto del corredor Coveñas – Tolú (UF6.3). El sector 6.3 se subdivide a su vez en tres subsectores, dependiendo del tipo de intervención: mejoramiento (UF6.3.1), rehabilitación (UF6.3.2) y puesta a punto (UF6.3.3).

Se evidenció que para la unidad funcional 6 se han suscrito cuatro actas de terminación parcial. En la auditoría, la Interventoría y la ANI reportaron que se tienen tres Eventos Eximentes de Responsabilidad vigentes originados por problemáticas de índole predial, social y ambiental que contribuyen a que la unidad funcional 6 no cuente con acta de terminación definitiva, así:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Tabla 7. EERs que afectan la terminación de la UF6.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERACIÓN	PLAZO
19-09-2023	EER Predial – Social: No disponibilidad predial y problemas sociales.	Se evidenció que el EER se reconoció por la no disponibilidad del predio CAB-2-2-067 y por hechos sociales en el corredor Cereté – Lórica, que han afectado la finalización de los sectores de transición entre K14+960 al K15+500 y K16+170 al K16+650 del corredor Cereté – Lórica. Con corte a septiembre de 2025 continua la no disponibilidad del predio CAB-2-2-067 y cursa un proceso judicial al respecto.	Hasta que se logre la disponibilidad del predio CAB-2-2-067.
28-12-2022	Sustracción del DRMI UFI 2 Y 6.1. Cumplimiento Plan de Obras del PR47+570 al PR48+222 y del PR47+640 al PR48+222 (Glorieta Intersección 8)	Se evidenció que el EER se reconoció por la ausencia del permiso de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del complejo cenagoso Lórica, con el cual se podrán terminar las intervenciones del sector comprendido del PR47+570 al PR48+222 (UF2) y del PR47+640 al PR48+222 (UF6.1) Se evidenció que a septiembre de 2025 se continúa sin el permiso de sustracción, lo que ha dado lugar a que se estudie “(...) la posibilidad de modificar el alcance en la intervención en este sector, con lo cual se haría un rebalanceo del Contrato de Concesión y se podría superar el EER.” ¹² , frente a lo que la Interventoría ha emitido pronunciamientos respecto a los entregables del Concesionario, según se evidencia, por ejemplo, con el contenido del oficio ANI No. 20254090531542 del 29 de abril de 2025.	Indefinido, que finaliza cuando se superen los hechos que dieron lugar al reconocimiento del EER.
19-09-2023 30-06-2024 30-01-2025	Imposibilidad de construir y operar la estación de peaje Caimanera en el subsector 3.1 de la unidad funcional 6.	Se evidenció que el EER se reconoció por la imposibilidad de construir y operar la estación de peaje Caimanera en el subsector 3.1 de la unidad funcional 6. La problemática social ha dado lugar a prorrogar el periodo especial del EER en dos oportunidades, en junio de 2025 y en enero de 2025. Luego de análisis al interior del proyecto, con la participación del Concesionario, la Interventoría y la ANI se propuso	Hasta el 30 de junio de 2025, según acta del 30 de enero de 2025; sin embargo, no se han superado la causa que originó el EER y se analiza gestión procedente al respecto.

¹² Ver respuesta a cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible en la carpeta de la auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar**



FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERACIÓN	PLAZO
		reubicar el peaje La Caimanera en la variante de Coveñas, correspondiente al subsector 2 de la unidad funcional 7, lo que permitió que desde Presidencia de la ANI se propusiera al Ministerio de Transporte el proyecto de resolución “Por la cual se modifica la Resolución No.20213040034315 del 05 de agosto de 2021, la Resolución No. 20233040029245 del 11 de julio de 2023, y se emite concepto vinculante previo a la reubicación del Peaje denominada La Caimanera del proyecto de Asociación Público Privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, y se dictan otras disposiciones”, según se evidencia en el oficio ANI No. 20255000299071 del 20 de agosto de 2025. El proyecto de resolución fue publicado por el Ministerio de Transporte en septiembre de 2025 y la ANI estuvo presente en el territorio para escuchar a la comunidad y avanzar en escenarios de concertación. ¹³ A la fecha de radicación del presente informe no hay consenso. Contractualmente el periodo especial del EER finalizó el 30 de junio de 2025, pues mediante acta del 30 de enero de 2025 se estableció: “PARÁGRAFO 1: No obstante, lo definido en el presente numeral, si las causas que dieron lugar al Evento Eximente de Responsabilidad se mantienen para el 31 de mayo de 2025, las Partes de buena fe se reunirán para acordar los términos de un nuevo documento que determinará las condiciones y plazos para la ampliación del Periodo Especial por el término que sea requerido. En todo caso, este documento se suscribirá a más tardar el 30 de junio de 2025.” Sin embargo, a septiembre de 2025 no se ha superado la causa del EER y no se evidenció la suscripción de un documento de ampliación del periodo especial en el término establecido.	

¹³ Ver enlaces <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Proyecto-de-resolucion-plantea-traslado-del-peaje-La-Caimanera-a-la-variante-Covenas-con-tarifa-diferencial-250902.aspx> y <https://www.an.gov.co/ani-reitera-su-disposicion-al-dialogo-con-las-comunidades-del-golfo-de-morrosquillo-sobre-la>

Fuente: Elaboración propia a partir de las actas de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad y respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Respecto a consideraciones adicionales sobre EER de la unidad funcional 6 y, según se indicó en la sección 5.1.1, se evidenció que el 23 de julio de 2025 la Corporación Autónoma Regional de los Valle del Sinú y de San Jorge (CVS) emitió la Resolución No. 0791, con la que se establecen las obras de drenaje que permitirían al Concesionario superar la causa de un EER reconocido por el Amigable Compondedor en decisión del 10 de abril de 2024 (trámite 146289) y asociado al taponamiento de obras hidráulicas por parte de la comunidad en los corredores de las unidades funcionales 2 y 6.1, taponamiento que no permite dar cumplimiento al indicador E10 en los tramos afectados. La no presentación de un plan de trabajo para la ejecución de las obras ha dado lugar a la aplicación de los esquemas de apremio establecidos en el capítulo 10 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015.

De otra parte, y respecto a los pendientes de las actas de terminación parcial de la unidad funcional 6, se evidenció el seguimiento correspondiente desde la Interventoría.¹¹ Con corte a septiembre de 2025 se tienen pendientes ambientales (informe de cierre ambiental), prediales (finalización de la adquisición), sociales (actas de vecindad de cierre), y, particularmente para la unidad funcional 6.1, puesta en operación de los ITS, incluyendo postes S.O.S¹⁴, atención de observaciones de planos As-Built y de memoria de construcción de la unidad funcional.

Se evidenció que, sobre los pendientes de la unidad funcional 6.1, la Interventoría ha generado las alertas del caso, pues su no superación puede generar deducciones en la compensación especial a la que tiene derecho el Concesionario, conforme a lo establecido en el otrosí No. 17 al contrato de concesión No. 016 de 2015, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20254091011682 del 12 de agosto de 2025.

En septiembre de 2025 la Oficina de Control Interno adelantó un recorrido de verificación al avance físico reportado por la Interventoría y la ANI para la unidad funcional 6, del 97,94% a julio de 2025, evidenciando que los tramos pendientes de construcción e inmersos en los EER relacionados con la UF6.1 generan alternancia entre una vía en doble calzada a una vía bidireccional, según se ilustró en la sección 5.1.1, dado que los corredores viales que conforman las unidades funcionales 2 y 6.1 comparten el derecho de vía.

¹⁴ En el recorrido de auditoría se hicieron pruebas aleatorias, verificando funcionamiento adecuado de los postes No. 65 y 404.

Enseguida, se presenta registro fotográfico de infraestructura asociada a la operación del proyecto y presente en la unidad funcional 6.1:

Foto 9. Área de servicio K31+500.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 10. Área de servicio K31+500.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se evidenció un área de servicio en condiciones adecuadas de operación. El usuario tiene acceso a restaurante, teléfonos públicos gratuitos e incluso sala de lactancia, entre otras facilidades.	
Foto 11. CCO K31+560.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 12. CCO K31+560 – Oficina de atención al usuario.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.

Se evidenció disponibilidad de personal y control adecuado de la operación de los corredores concesionados en el Centro de Control de Operaciones (CCO), así como disponibilidad de personal y de servicio en la oficina de atención al usuario allí disponible.

Foto 13. Peaje Mata de Caña K32+000.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en
septiembre de 2025.

Foto 14. Peaje Mata de Caña K32+000



Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre
de 2025.

Se evidenciaron condiciones adecuadas de operación de la estación de peaje de Mata de Caña. Se verificaron las acciones implementadas por el Concesionario frente a hallazgos resultantes de auditorías de peajes adelantadas por la Interventoría (lo que también se hizo en los peajes Los Cedros y Purgatorio), equipos de control de parte de la Interventoría y acceso remoto a los mismos.

Con base en el contenido de la Tabla 7 y respecto a la denominada UF6.3.1, el principal condicionante para su terminación es la instalación del Peaje Caimanera, lo que ha sido motivo de inconformismo de la comunidad y que generó el reconocimiento de un EER, cuyo periodo especial finalizó el pasado 30 de junio de 2025, con fundamento en la *“Segunda acta de acuerdo de extensión de periodo especial por evento eximente de responsabilidad unidad funcional 6, subsector 3.1., derivado de la imposibilidad de llevar a cabo el establecimiento definitivo de la estación de peaje caimanera del proyecto de concesión conexión vial Antioquia Bolívar, contrato bajo el esquema de app no. 016 de 2015.”*, suscrita el 30 de enero de 2025 y donde se estableció:

“PARÁGRAFO 1: No obstante lo definido en el presente numeral, si las causas que dieron lugar al Evento Eximente de Responsabilidad se mantienen para el 31 de mayo de 2025, las Partes de buena fe se reunirán para acordar los términos de un nuevo documento que determinará las condiciones y plazos para la

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



ampliación del Periodo Especial por el término que sea requerido. En todo caso, este documento se suscribirá a más tardar el 30 de junio de 2025.”

Se evidenció que el Concesionario mediante oficio con radicado ANI No. 20254090801862 del 27 de junio de 2025 solicitó a la ANI ampliación de periodo especial hasta enero de 2026, solicitud que cuenta con concepto favorable de la Interventoría, según la comunicación con radicado ANI No. 20254090928662 del 24 de julio de 2025.

Respecto a la posición de la Entidad, mediante oficio con radicado ANI No. 20253050305511 del 25 de agosto de 2025, la Vicepresidencia Ejecutiva informó al Concesionario que “(...) la solicitud será objeto de estudio por parte del Comité de Contratación, en atención a que persisten las causas del EER.” Con corte a la fecha de radicación del presente informe, no se ha superado la causa del EER y no se evidenció un documento con el que se amplie el periodo especial, lo que da lugar a la formulación de un hallazgo en la sección 6.2.2.

Por otro lado, en la unidad funcional No. 6.3, subsector 2, en el municipio de Coveñas, se localiza el puente Boca de la Ciénaga (PR36+850, cuyas condiciones fueron motivo del hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con el número 1630-21 y establecido en la auditoría financiera llevada a cabo por la Contraloría General de la República en la vigencia 2025, del que se cita su descripción enseguida:

“Hallazgo 21. Estado actual del puente Boca de la Ciénaga – UF6 IP Antioquia Bolívar. Administrativo (A) con presunta incidencia disciplinaria (D).

En el marco de la auditoría financiera a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, vigencia 2024, la Contraloría General de la República, en ejercicio de sus competencias, realizó visita técnica de inspección del 02 al 04 de abril de 2025 y revisión documental en el Contrato de Concesión No. 0016 de 2015 – IP Antioquia Bolívar, identificando que, pese a que la entidad recibió en diciembre de 2023 el informe técnico de patología estructural del Puente Boca de la Ciénaga, el cual concluye la necesidad de su reemplazo total, no se evidencia gestión administrativa, contractual ni presupuestal orientada a atender esta recomendación. La omisión de acciones frente a un diagnóstico técnico formal, conocido y validado institucionalmente, constituye una posible falta disciplinaria por incumplimiento del deber funcional, al no haberse garantizado una actuación oportuna y preventiva en protección del interés público y la seguridad vial.”

Registro fotográfico de las condiciones del corredor vial en el PR36+850 se muestran enseguida:

Foto 15. Puente Boca de la Ciénaga PR36+850.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 16. Puente Boca de la Ciénaga PR36+850.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
A partir de un ejercicio de verificación visual se identificó desprendimiento de material de la estructura, así como exposición del material de refuerzo. El puente tiene restricción de carga que es controlada por el Concesionario a través de la implementación de un Plan de Manejo de Tránsito.	

Conforme al otrosí No. 16 del contrato de concesión No. 015, el alcance contractual en este sector es de únicamente rehabilitación del pavimento, razón por la cual, una intervención a nivel estructural se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

No obstante, se evidenció que en el marco del contrato de concesión se han adelantado estudios de patología para identificar las intervenciones requeridas en el puente Boca de la Ciénaga, concluyendo la necesidad de la construcción de una nueva estructura¹⁵, para la cual se vienen adelantando los estudios y diseños por parte del Concesionario, con las revisiones correspondientes por parte de la Interventoría¹⁶, y que se reconocerían de la subcuenta de obras menores.

Asimismo, se evidenció gestión interinstitucional liderada por la ANI, con el INVIAS, autoridades municipales, policía de carreteras y Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo, entre otros actores, para evitar situaciones que afecten la seguridad vial en el tramo donde se ubica el puente Boca de la Ciénaga.¹⁷

¹⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20245040042121 del 5 de febrero de 2024.

¹⁶ Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20254090423592 del 3 de abril de 2025.

¹⁷ Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20253050020641 del 22 de enero de 2025, 20253050153951 del 6 de mayo de 2025, 20253050247201 del 15 de julio de 2025.

En la respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible para consulta en la carpeta de auditoría, se detalla la gestión adelantada respecto al estado del puente Boca de la Ciénaga. Allí se concluye lo siguiente:

“En conclusión, de conformidad con el Otrosí No. 16 del Contrato de Concesión No.016 de 2015, la infraestructura del Puente Boca de la Ciénaga no forma parte del alcance contractual de dicha concesión. En efecto, el puente se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, tal como se ha indicado anteriormente, por lo que la responsabilidad directa recae en esa entidad. No obstante, la ANI ha actuado con la máxima diligencia dentro de su marco competencial, implementando oportunamente medidas preventivas, técnicas y administrativas en coordinación con el concesionario, la interventoría e incluso haciendo el llamado correspondiente al INVIAS para garantizar la seguridad vial de los usuarios y la solución definitiva para la construcción del nuevo puente.”

5.1.1.3 Unidad Funcional 7 (Variante Lorica, Variante Coveñas y Tolú - Pueblito)

La unidad funcional 7 corresponde a la construcción de tres vías:

1. Variante Lorica (UF7.1).
2. Variante Coveñas (UF7.2).
3. Vía Tolú – Pueblito (UF7.3).

La UF7.2 y la UF7.3 cuentan con actas de terminación parcial suscritas en abril de 2024 y marzo de 2023. La UF7.1, correspondiente a la variante Lorica, no se logró ejecutar, pues no se logró obtener el licenciamiento ambiental, debido a la negación de la solicitud de sustracción del Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) del Complejo Cenagoso del Bajo Sinú requerida por parte de la Autoridad Ambiental, en este caso la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y de San Jorge (CVS), según se reportó desde la Vicepresidencia Ejecutiva a Presidencia de la ANI mediante el memorando con radicado ANI No. 20253050146883 del 19 de agosto de 2025.

Esta situación dio lugar a que la ANI requiriera “(...) al Concesionario presentar una propuesta para la desafectación de la variante Lorica como mecanismo de compensación y/o sustitución de inversión”, según se reportó desde la Vicepresidencia Ejecutiva a Presidencia de la ANI mediante el memorando con radicado ANI No. 20253050146883 del 19 de agosto de 2025 y según se evidenció en la comunicación con radicado ANI No. 20253050177481 del 23 de mayo de 2025.

Se evidenció negativa del Concesionario ante dicha solicitud, pues a su juicio “(...) la desafectación de la Variante Lorica resulta inviable, argumentando que, pese a las discusiones sostenidas entre las Partes, no

se ha logrado un acuerdo sobre la viabilidad de modificar el alcance de las intervenciones previstas para esta UF. Se evidenció que, a pesar de la negativa del Concesionario, la desafectación de la variante Lorica es motivo de análisis de una modificación contractual que se continúa trabajando desde la ANI.¹⁸

Asimismo, la inviabilidad de la construcción de la variante Lorica se analiza en el trámite de arbitraje internacional vigente No. 01-23-0002-8303, en el que *“El Concesionario solicita que se declare la causal de terminación de la Sección 8.1(h), argumentando que dicha causal se ha materializado debido a la imposibilidad de obtener la licencia ambiental para la construcción de la Variante Lorica.”*¹⁹

Enseguida se presentan detalles sobre el EER asociado a la construcción de la variante Lorica, condicionante de la puesta en operación de la totalidad de la unidad funcional 7:

Tabla 8. EERs que afectan la terminación de la UF7.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERACIÓN	PLAZO
18-12-2018	Negación de la solicitud de sustracción del DRMI del Complejo Cenagoso del Bajo Sinú, requerida para lograr el licenciamiento ambiental de la variante Lorica.	Se evidenció que el Concesionario presentó una segunda solicitud de sustracción, negada por la CVS en marzo de 2024 (Ver radicado ANI No. 20253050146883 del 19 de agosto de 2025). Conforme al artículo tercero del acta de reconocimiento del EER, se deben <i>“(…) analizar alternativas para superar la situación que genera la decisión de la Autoridad Ambiental que impide el desarrollo del Proyecto conforme el Alcance definido en el Apéndice Técnico 1 del Contrato”</i> Se evidenció que, adicional a la gestión del Concesionario con la Autoridad Ambiental, desde la ANI se ha venido trabajando, desde 2023, en el planteamiento de la desafectación de la Variante Lorica (Ver radicado ANI No. 20235000233721 del 4 de julio de 2024), propuesta que a 2025 ha sido rechazada por el	Indefinido.

¹⁸ Minuta de otrosí y evidencias de gestión disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría. En la auditoría interna realizada por la Oficina de Control Interno en la vigencia 2024 se evidenció que también se analizaba la viabilidad de desafectación de la variante Lorica.

¹⁹ Memorial de dúplica del 26 de mayo de 2025, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERACIÓN	PLAZO
		Concesionario y que se analiza en el marco del trámite de arbitraje internacional vigente No. 01-23-0002-8303.	

Fuente: Elaboración propia a partir del acta de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad del 18 de diciembre de 2018 y respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se considera que la inejecución de la Variante Lorica contribuye al traumatismo vehicular que existe en el paso urbano de Lorica (a cargo del INVIAS), donde se ubica el puente Chimalito, que cuenta con restricción de carga a máximo 32 t, según la Resolución No. 4988 de 21 de octubre de 2024 emitida por INVIAS²⁰. Se evidenció que las condiciones de la estructura han dado lugar a que desde la ANI se requiera al INVIAS una intervención prioritaria a la estructura.²¹ Se evidenció que a través de la comunicación con radicado ANI No. 20254091097222 del 30 de agosto de 2025, INVIAS informó al Congreso de la República lo siguiente:

“El puente actualmente se encuentra en fase de intervención dentro del marco del contrato 4089 de 2024, cuyo objeto es el mantenimiento, rehabilitación y atención de sitios críticos de la red vial nacional en los departamentos de Córdoba, Antioquia y Sucre.

Detalles de la intervención:

- *Fecha de inicio: 15 de octubre de 2025*

Fecha estimada de finalización: 30 de noviembre de 2025

Actividades contempladas:

- *Reparación estructural de los elementos afectados.*
- *Cambio de arcos en la estructura metálica.*

²⁰ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

²¹ Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20243050473561 del 27 de diciembre de 2024, ANI No. 20253050124751 del 09 de abril de 2024, ANI No. 20253050207821 del 17 de junio de 2025, ANI No. 20253050236081 del 17 de julio de 2025 y ANI No. 20253050262911 del 25 de julio de 2025.

- *Reemplazo de la sobrecarpeta.*
- *Implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), con su respectiva aprobación y socialización previa con la comunidad.”*

Enseguida se presenta registro fotográfico del paso por Lorica y del puente Chimalito:

Foto 17. Paso urbano de Lorica.	Foto 18. Paso urbano de Lorica - Puente Chimalito.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.

Se evidenció que el paso por Lorica carece de señalización adecuada y presenta deterioro en el pavimento. Respecto al puente Chimalito, en la auditoría se evidenció su operación sin restricción vehicular controlada. Según lo informado por el INVIAS las intervenciones a la estructura inician el 15 de octubre de 2025.

Por otro lado, y respecto a las unidades funcionales 7.2 y 7.3, se evidenció que las actas de terminación se establecieron pendientes, de los que continúan en seguimiento aspectos en material predial que no afectan la operación de los corredores viales, según se evidencia con el siguiente registro fotográfico:¹¹

Foto 19. UF7.2 Variante Coveñas.	Foto 20. UF7.2 Variante Coveñas
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
No se identificaron novedades respecto a la infraestructura vial de la variante de Coveñas, pues se evidenció una carpeta de rodadura en buen estado, con señalización y elementos de seguridad vial. Según se indicó previamente, con la participación del Concesionario, la Interventoría y la ANI se propuso reubicar el peaje La Caimanera en la variante de Coveñas, lo que permitió que desde Presidencia de la ANI se propusiera al Ministerio de Transporte el proyecto de resolución “<i>Por la cual se modifica la Resolución No.20213040034315 del 05 de agosto de 2021, la Resolución No. 20233040029245 del 11 de julio de 2023, y se emite concepto vinculante previo a la reubicación del Peaje denominada La Caimanera del proyecto de Asociación Público Privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, y se dictan otras disposiciones</i>”, según se evidencia en el oficio ANI No. 20255000299071 del 20 de agosto de 2025.	

5.1.1.4 Unidad Funcional 8 (Tolú – Tolú Viejo, El Pueblito – San Onofre y San Onofre – Cruz del Viso)

La unidad funcional 8 corresponde al mejoramiento de las vías:

1. Tolú – Tolú Viejo (UF8.1).
2. El Pueblito – San Onofre (UF8.2).
3. San Onofre – Cruz del Viso (UF8.3).

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Cada subsector cuenta con un acta de terminación parcial (dos para el subsector 8.3). Se evidenció que la terminación de la unidad funcional 8 está condicionada a superar un EER de índole predial y social que ha impedido la construcción de la intersección denominada 17 en la UF8.3, así:

Tabla 9. EERs que afectan la terminación de la UF8.

FECHA ACTA EER	FACTOR CONDICIONANTE	ESTADO DE SUPERVACIÓN	PLAZO
08-03-2022	Dificultades en la construcción de la Intersección No. 17	Se evidenció que la intersección no se ha podido ejecutar por razones técnicas, y socio prediales. Conforme al acuerdo primero del acta de reconocimiento de EER, el periodo especial finaliza “(...) hasta tanto se precise definitivamente las intervenciones previstas para este subsector de la Unidad Funcional 8.3 “. Con corte a septiembre de 2025 se evidenció que se trabaja en la actualización de los estudios y diseños y que se han aplicado esquemas de apremio al Concesionario debido a la no entrega oportuna de la información sobre los estudios y diseños de la intersección No. 17, lo que se evidencia en la no objeción al plazo de cura al respecto, dada por la ANI a través del oficio No. 20253050342821 del 18 de septiembre de 2025.	Indefinido, finaliza cuando se precise definitivamente las intervenciones a realizar.

Fuente: Elaboración propia a partir del acta de reconocimiento del Evento Eximente de Responsabilidad del 08 de marzo de 2022 y respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Registro fotográfico del sector donde se proyecta la intersección No. 17, inmersa en el EER presentado en la Tabla 9, se muestra enseguida:

Foto 21. UF8.3 Sector Intersección No. 17.	Foto 22. UF8.3 Sector Intersección No. 17.
	
Fuente: Interventoría, septiembre de 2025.	Fuente: Interventoría, septiembre de 2025.
Se considera que la materialización de la intersección No. 17 no se dará en el corto plazo debido a que la fecha no se han concretado los estudios y diseños, lo que condiciona la gestión sociopredial que se debe adelantar en la zona, donde se evidencian locales comerciales e inclusive una estación de servicio.	

Respecto a pendientes de las actas de terminación parcial suscritas para la unidad funcional 8, se evidenció que continúan vigentes aspectos en materia predial que no afectan la operación de la concesión y a los que se les hace el seguimiento correspondiente de parte de la Interventoría.¹¹

5.1.2 Consideraciones sobre las unidades funcionales 3 y 5

5.1.2.1 Unidad Funcional 3 (Variante Planeta Rica - El 15 - San Carlos - Variante Cereté)

La unidad funcional 3 consiste en la intervención de cinco sectores:

1. Construcción de la variante Planeta Rica (UF3.1).
2. Mejoramiento del corredor existente entre El 15 y la vía El 15 - San Carlos (UF3.2).
3. Construcción de segunda calzada entre El 15 y la vía El 15 - San Carlos (UF3.3).
4. Mejoramiento del corredor existente San Carlos – Cereté (UF3.4).
5. Construcción de la variante Cereté (UF3.5).

Se evidenció que el 25 de febrero de 2021 se suscribió el acta de terminación de la unidad funcional 3 y que a septiembre de 2025 se mantienen pendientes en materia predial. Se resalta la falta de disponibilidad de los predios CAB-3-5-061 y CAB-3-5-062, ya adquiridos por la ANI según lo establecido en el acta de terminación mencionada y sobre los que, en la entrevista de auditoría del 12 de septiembre de 2025²⁰, se reportaron procesos judiciales en curso. En el acta de terminación de la unidad funcional 3 se estableció la siguiente observación y constancia al respecto:

“Se recibe la totalidad de la UF con la intersección 7 funcionando adecuadamente de manera provisional, quedando pendiente obtener la disponibilidad de los predios CAB-3-5-061 y CAB-3-5-062, que se encuentran a nombre de la ANI, de conformidad con el EER del 13 de noviembre de 2019, los cuales se encuentran pendientes de que la administración de la Alcaldía de Cereté lleve a cabo el procedimiento policivo que permita la ocupación real y material de los predios adquiridos en julio de 2019, mediante declaratoria de saneamiento automático (Ley 1682 de 2013, decreto 737 de 2014); cuando se de esta situación el Concesionario realizará los ajustes de la intersección acorde con el diseño geométrico no objetado.”

En ese orden de ideas, la ausencia de disponibilidad de estos predios da lugar a que la intersección 7 opere con una solución provisional. Registro fotográfico de las condiciones actuales de la intersección 7 se muestra enseguida:

Foto 23. UF3 Sector intersección No. 7.	Foto 24. UF3 Sector intersección No. 7.
 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se evidenció operación provisional de la intersección No. 7 sin novedades. Se tiene pendiente ajustar la infraestructura asociada al movimiento Lórica-Cereté, que actualmente se da a través de una recta controlada con elementos reductores de velocidad.	

Para el caso de la unidad funcional 3, se evidenciaron pendientes adicionales en materia predial cuya no superación ha dado lugar a las deducciones en la retribución del Concesionario por Índice de Cumplimiento Predial, acorde a lo establecido en el otrosí No. 17 del contrato de concesión, según se evidencia en la

comunicación de la Interventoría con radicado ANI No. 20254091085932 del 28 de agosto de 2025 y en la documentación que soporta las actas de retribución No. 52 y No. 53.²²

5.1.2.2 Unidad Funcional 5 (Arboletes - Montería)

La unidad funcional 5 consiste en la operación y mantenimiento de los sectores:

1. Puerto Rey (Arboletes) – Montería (UF5.1).
2. Santa Lucía – San Pelayo (UF5.2).

Se evidenció que en el sector de Puerto Rey (Arboletes) – Montería se mantiene la erosión costera en la denominada Curva de Puerto Rey que deteriora progresivamente el tramo de vía nacional ubicado entre las abscisas PR0+240 y PR0+390 de la Ruta Nacional 7401 y cuya intervención se encuentra por fuera del alcance del contrato de concesión debido a que el alcance de la unidad funcional 5 es únicamente de operación y mantenimiento.

Esta problemática ha sido motivo de análisis de tiempo atrás, pues, por ejemplo, en el oficio con radicado ANI No. 20253050224841 del 1 de julio de 2025, se citan “(...) *antecedentes técnicos y estudios elaborados por diferentes entidades del Estado, entre ellos el Plan Maestro de Erosión Costera (PMEC) formulado desde 2017*”. A través de mencionada comunicación, la Vicepresidencia Ejecutiva reiteró acciones al respecto a diferentes entidades, tales como:

1. Comisión Colombiana del Océano – CCO.
2. Dirección de Asuntos Marinos, Costeros Acuáticos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS.
3. Subdirección de Desarrollo Marítimo de la Dirección General Marítima – DIMAR.
4. Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras – Invermar.
5. Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD.

²² Documentación revisada en la auditoría y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría. Conforme a lo reportado en el informe mensual de Interventoría No. 116, correspondiente a julio de 2025, también se han aplicado deducciones en la retribución correspondiente a la unidad funcional 4 (Capítulo 8.9. ACTAS CÁLCULO COMPENSACIÓN POR RIESGO Y RETRIBUCIÓN).

6. Corporación Autónoma Regional de Los Valles del Sinú y del San Jorge – CVS.

Este tipo de requerimientos a diferentes entidades fueron también identificados en la auditoría técnica adelantada por la Oficina de Control Interno en la vigencia 2019, donde se concluyó:

“Se evidencio gestión oportuna por parte diferentes entidades del Estado (e.g. autoridades ambientales, autoridades territoriales, Aeronáutica Civil, Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo y el Desastre). No obstante, existe un riesgo para el proyecto asociado con la afectación de la vía por la erosión costera en el tramo Puerto Rey - Montería, frente a lo cual, aunque se evidenció la gestión de la Supervisión para coordinar una solución con las autoridades competentes, se alerta el riesgo de que se materialice una afectación de la vía antes de que se logre concretar esta solución, generando una posible afectación al equilibrio financiero del contrato por costos no previstos de intervención de una vía que en el alcance contractual contempla únicamente actividades de operación y mantenimiento.”²³

En la presente auditoría se evidenció que “Ante la problemática que se ha venido presentando en este sector por la erosión costera, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) suscribió con el Concesionario un acta por obras menores para la elaboración de los estudios y diseños de un trazado alternativo. Dichos estudios fueron entregados por el Concesionario, revisados por la interventoría.”⁸, según consta en la comunicación con radicado ANI No. 20253050173211 del 21 de mayo de 2025, a través de la que la Vicepresidencia Ejecutivo dio instrucción a la Fiduciaria se realizar el reconocimiento económico correspondiente, desde la Subcuenta ANI Obras Menores por un valor de \$284.725.812,00.

No obstante, “La Agencia ha socializado en diferentes espacios con la Gobernación la alternativa para la mitigación al fenómeno de erosión costera en la curva de puerto rey, sin embargo, desde la Gobernación de Córdoba se ha rechazado esta alternativa, solicitando se realicen obras para la protección respecto de la erosión costera. A la Gobernación se ha informado que en el marco del Contrato de Concesión vigente, las actividades de intervención del concesionario se limitan exclusivamente a la operación y mantenimiento, conforme a lo estipulado en el Apéndice Técnico No. 1 y que conforme el objeto de la Agencia, no es posible que se ejecuten directamente obras de protección costera.”⁸

Es decir que no hay consenso en una solución a la problemática de la erosión costera en la Curva de Puerto Rey, cuyas condiciones actuales se muestran enseguida:

²³ Informe de auditoría disponible para consulta con el radicado ANI No. 20191020129293 del 2 de septiembre de 2019 y en la página web de la ANI: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/auditoria_tecnica_proyecto_carretero_antioquia_-_bolivar.pdf

Foto 25. UF5 Curva Puerto Rey.	Foto 26. UF5 Curva Puerto Rey.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se evidenció que se han aplicado acciones de mitigación frente a la erosión costera en la curva de Puerto Rey, tales como colocación de material rocosa en el talud afectado. Durante el recorrido de auditoría no se evidenció pérdida de banca en el sector; no obstante, dicha situación es un riesgo latente en el proyecto.	

Por otro lado, se evidenció la afectación que origina la situación que dio lugar al EER reconocido mediante acta del 28 de mayo de 2025 derivada de la imposibilidad de desarrollar las obras del quinto carril de la estación de peaje Los Cedros, para que este sea de uso exclusivo para cobro automático, en la unidad funcional 5.1, dada la interferencia existente con la red de acueducto perteneciente a Aguas de Córdoba S.A ESP.

En el recorrido de auditoría se evidenció que la ESP viene adelantando las actividades asociadas al traslado de la red, que, según el permiso otorgado mediante Resolución No. 20243040013105 del 7 de octubre de 2024, deben finalizar el 20 de noviembre de 2025, fecha en la que también finaliza el periodo especial otorgado con el EER. El estado actual del peaje Los Cedros se ilustra enseguida:

Foto 27. UF5 Peaje Los Cedros.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 28. UF5 Peaje Los Cedros.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se evidenció que la no operación y disponibilidad del carril No. 5 se controla con señalización temporal.	
Foto 29. UF5 Peaje Los Cedros.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	Foto 30. UF5 Peaje Los Cedros.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
Se verificaron las acciones implementadas por el Concesionario frente a hallazgos resultantes de auditorías de peajes adelantadas por la Interventoría (lo que también se hizo en los peajes Mata de Caña y Purgatorio), equipos de control de parte de la Interventoría y acceso remoto a los mismos, sin identificar novedades.	

Foto 31. UF5 – Peaje Los Cedros – Ambulancia.	Foto 32. UF5 – Peaje Los Cedros – Ambulancia.
 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.	 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en septiembre de 2025.
En la estación de peaje Los Cedros se evidenció disponibilidad de una de las ambulancias del Concesionario, donde la Interventoría expuso los controles que se llevan a cabo al respecto. Se hizo una verificación aleatoria e independiente de vigencia de medicamentos y de funcionamiento de la camilla, sin identificar novedades.	

5.2 Riesgos del proyecto asignados al público

La sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece riesgos asignados a la ANI y la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece el procedimiento y mecanismos para la compensación por riesgo. Se citan los literales (a) y (b) de la sección 3.2:

“(a) El derecho económico a la Compensación por riesgo del Concesionario se iniciará a partir de la suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo cuando sea aplicable, de conformidad con este Contrato, dará lugar a la causación y pago de la Compensación por Riesgo, mediante el traslado de los recursos de la Subcuenta Autónoma de Soporte o de la Subcuenta Excedentes ANI a la Cuenta Proyecto, y agotados los recursos de estas Subcuentas, se procederá con los demás mecanismos establecidos en la Sección 3.2 (b) siguiente.

(b) Mecanismos para la Compensación por Riesgo. Los mecanismos para el reconocimiento de la Compensación por Riesgo por Sobre Costo y Menor recaudo a favor del Concesionario, cuando sean aplicables, serán los siguientes:

(i) Subcuenta Autónoma de Soporte.

- (ii) Subcuentas de Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo.
- (iii) Incremento de Estaciones de Peaje y/o tarifas establecidas en el Contrato Parte Especial.
- (iv) Modificación del Alcance del Proyecto.
- (v) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje -VPIPr- mediante ampliación del plazo.”

A través de la respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría, se reportaron los riesgos asignados al público que han requerido o que requieren de compensaciones, así:

“En el marco del seguimiento de riesgos, tanto la Interventoría como la Agencia han venido evaluando las compensaciones solicitadas por el Concesionario, en virtud de lo dispuesto en la Sección 3.2 de la parte general del Contrato de Concesión No. 016 de 2015. Entre los riesgos contractuales que han requerido compensación, se destacan los siguientes:

1. **Compensación por el otorgamiento de tarifarias diferenciales:** De conformidad con la aplicación de la Resolución 000410 de 2020, se otorgaron tarifas diferenciales en las estaciones de peaje de Los Manguitos, Los Cedros, El Purgatorio, Mata de Caña y Caimanera, para las categorías I, II, III y IV.
2. **Compensación por COVID (Literales A y B):** Debido a la emergencia sanitaria que se presentó entre los años 2021 y 2022, fue necesario otorgar una compensación al Concesionario, como consecuencia del recaudo no percibido durante el periodo de aislamiento obligatorio COVID -19 del (26 de marzo de 2020 al 31 de mayo de 2020), así como la compensación por el tráfico dejado de percibir entre los meses de marzo y agosto de 2020.
3. **Compensación por la no operación del peaje La Caimanera:** Debido a que la comunidad se tomó el peaje y levantó las talanqueras desde septiembre de 2022 a la fecha, se ha venido compensando el tráfico total dejado de percibir durante este periodo.
4. **Compensación por la aplicación del Decreto 050 de 2023:** Correspondiente a la medida gubernamental que estableció la no incremento de tarifas de peaje desde enero de 2023, conforme a lo dispuesto en la Resolución correspondiente. Sin embargo, y dadas las actualizaciones del IPC, este riesgo se considera finalizado.
5. **Compensación de sobrecostos ambientales y prediales:** Dado que el presupuesto superó el valor estimado en las subcuentas contractuales, lo cual requirió aplicar los comités de previa aprobación, con el fin de evaluar los valores solicitados por el Concesionario para estos dos riesgos.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



6. **Riesgos Otrosí 14 y Otrosí 16:** que corresponde a mayor cantidad obra superada por evento eximente de responsabilidad de la unidad funcional No 6 y 7, y otrosí No 16 correspondiente a actividades de operación y mantenimiento asociada al subsector 6.3.2 y 6.3.3 por un lapso de 10 años.” (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Conforme a los anexos del memorando ANI No. 20253050150573 del 28 de agosto de 2025 y al contenido de la respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría, la materialización de los riesgos citados ha dado lugar a que se aprueben compensaciones que ascienden a \$274.195.319.525,96, así:

Tabla 10. Compensaciones por riesgo.

Actas de Compensación		Valor CTE
1	Acta de comp tarifaria 1-39	\$ 56.116.487.401,99
2	Acta Comp ambiental 1-2	\$ 3.131.632.287,00
3	Acta Comp Caimanera 1-12	\$ 71.716.581.689,00
4	Acta Comp Covid Literal A y B	\$ 31.016.679.995,00
5	Acta Comp Decreto 050	\$ 46.779.601.584,00
6	Acta comp predial 1-13	\$ 34.877.628.567,84
7	Acta Otrosí 14	\$ 24.916.562.869,35
8	Acta Otrosí 16	\$ 5.640.145.131,78
TOTAL		\$ 274.195.319.525,96

Fuente: Anexos del memorando ANI No. 20253050150573 del 28 de agosto de 2025 y al contenido de la respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025.

Para compensar los riesgos se han utilizado los dos primeros mecanismos de compensación establecidos en la sección 3.2 (b) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, que corresponden a recursos líquidos de las subcuentas Autónoma de Soporte y de Excedentes ANI; sin embargo, con ocasión

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



del déficit de estas fuentes líquidas de compensación,²⁴ se tiene un pendiente por compensar que asciende a \$45.430.563.858, distribuido de la siguiente manera:

Tabla 11. Compensaciones por riesgo pendientes.

Actas de Compensación		Valor CTE
1	Acta de comp tarifaria 36-39	\$ 5.351.267.487,00
2	Acta Comp ambiental 1-2,	\$ 3.167.751.364,00
3	Acta Comp Caimanera 9-12	\$ 29.717.120.302,00
4	Acta Comp Decreto 050	\$ 7.194.424.705,18
TOTAL		\$ 45.430.563.858,18

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025.

En términos generales, se evidenció que el procedimiento para el reconocimiento de compensaciones se adapta a lo establecido en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión, que establece cálculos y el desarrollo de actas de compensación entre el Concesionario y la Interventoría, con la revisión procedente por parte de la ANI. Documentación que sustenta la anterior afirmación se presenta en la carpeta de la auditoría.

Respecto a la oportunidad en el reconocimiento de las compensaciones, la sección 3.7 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 establece lo correspondiente frente a intereses remuneratorios y de mora.²⁵ Se evidenció que a juicio de la Entidad, no se han materializado intereses “(...) pues, se han

²⁴ Situación identificada por la Oficina de Control Interno en la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría asociada al proyecto Antioquia – Bolívar de 2024, según se evidencia en el informe publicado en la página web de la ANI: https://www.an.gov.co/sites/default/files/auditoria_al_proyecto_ip_antioquia-bolivar.pdf

²⁵ “3.7 Intereses Remuneratorios y de Mora

(a) La tasa de mora aplicable a los pagos debidos por las Partes bajo el presente Contrato será la equivalente a DTF más diez puntos porcentuales (10%), pero en ningún caso podrá ser una tasa mayor que la máxima permitida por la Ley Aplicable.

(b) Con el objeto de agotar los requisitos presupuestales y de tesorería en el marco de la Ley Aplicable, el plazo para el cumplimiento de las obligaciones de pago de dinero a cargo de la ANI distintas de las de realizar los aportes ANI es de quinientos cuarenta (540)

suscrito las actas de compensación por riesgo que han agotado los recursos líquidos de las subcuentas y que deberán compensarse conforme los mecanismos de compensación siguientes”, según la comunicación con radicado ANI No. 20253050070421 del 28 de febrero de 2025.

No obstante, se evidenció que el reconocimiento de intereses asociados a las compensaciones por riesgo también es motivo de análisis en el trámite arbitral internacional CIRD No. 01-23-0002-8303, en el cual el Concesionario reclama que *“(…) la ANI debe pagar al Concesionario el monto de intereses debido por su mora en el pago de estas Actas de Compensación cuyo importe no ha abonado. De acuerdo con la Sección 3.7 del Contrato, la ANI debe reconocer al Concesionario intereses remuneratorios a una tasa equivalente a la DTF más cinco puntos porcentuales (5%), contados a partir del día 45 siguiente al surgimiento de la obligación a cargo de la ANI.”*²⁶ De prosperar la reclamación del Concesionario, se considera que se materializaría un riesgo fiscal para la Entidad (Ver sección 5.3). Se aclara que no se evidenció que se hayan reconocido intereses moratorios al Concesionario.

Respecto a la capacidad de la ANI para llevar a cabo compensaciones por riesgo, mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 y disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría lo siguiente, se informó lo siguiente a la Oficina de Control Interno:

“(…) dada la insuficiencia de estos mecanismos líquidos frente a los compromisos económicos derivados del proyecto, se ha venido explorando la secuencia de los mecanismos adicionales de compensación asociados a riesgos contractuales, tales como: el incremento de tarifas, la reducción de alcance y la ampliación del plazo contractual.

Días contados desde el surgimiento de la respectiva obligación. Para este evento, los intereses de mora aplicables a la ANI, iniciarán su causación solamente cuando haya transcurrido dicho plazo.

(c) Para obligaciones de pago de dinero, si hubiere lugar a ello, desde la fecha de surgimiento de la respectiva obligación a cargo de la ANI y durante los primeros cuarenta y cinco (45) Días no se causarán intereses de ningún tipo. Desde el vencimiento del plazo anterior y hasta los quinientos cuarenta (540) Días se causarán intereses remuneratorios a la tasa DTF más cinco puntos porcentuales (5%).

(d) Lo previsto en la presente Sección 3.7 se entiende sin perjuicio de cualquier previsión especial sobre plazos de pago de sumas de dinero e intereses contenida en otros apartes del Contrato.”

²⁶ Punto No. 480 de memorial de réplica a la contestación del memorial de demanda del 3 de marzo de 2025, disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

En este contexto, la ANI definió como instrumento la expedición de la Resolución No. 18105 del 14 de mayo de 2025, mediante la cual se estableció un incremento tarifario equivalente al 2% adicional al IPC definido por el DANE, aplicable en las estaciones de peaje a partir de 2026 y hasta 2034, con actualización cada 16 de enero.

Adicionalmente, dicha resolución derogó y modificó disposiciones de la Resolución 410 de 2020, eliminando los topes de pasos sujetos al beneficio de tarifa diferencial. Con ello, se amplió el acceso a este beneficio para los usuarios ya categorizados, lo cual busca equilibrar la necesidad de ajuste tarifario con la sensibilidad socioeconómica de las comunidades usuarias del corredor vial.

Por último, y en línea con estas medidas, también se tiene en cuenta lo dispuesto en el Otrosí No. 18, mediante el cual se acordó proceder a la distribución anticipada de los remanentes permanentes de la Subcuenta Redes, de forma que dichos recursos puedan ser trasladados tanto a la Subcuenta Excedentes ANI como a la Subcuenta Proyecto, según corresponda. De esta manera, se busca fortalecer la capacidad financiera para atender oportunamente las actas que aún se encuentran pendientes de pago.”

Lo anterior demuestra que ante la insuficiencia de recursos líquidos para la compensación por riesgos (subcuenta autónoma de soportes y subcuentas de excedentes), se han tomado acciones conforme a lo definido en los literales (a) y (b) de la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, tales como incrementos adicionales en las tarifas de peajes de la concesión, según lo establecido en la Resolución No. 20253040018105 del 14 de mayo de 2025, emitida por el Ministerio de Transporte, y el análisis de modificar el alcance del contrato de concesión No. 016 al plantear la desafectación de la variante Lorica, como mecanismo de compensación y/o sustitución de inversión (Ver sección 5.1.1.3).

Asimismo, se evidenciaron acciones adicionales, tales como la suscripción, en agosto de 2025, del otrosí No. 18 al contrato de concesión No. 016 de 2015, con el que se aprobó el uso anticipado y por parte de la ANI de los remanentes de la Subcuenta Redes del patrimonio autónomo del proyecto.

5.3 Riesgos institucionales

La Oficina de Control Interno consultó sobre la identificación de alertas respecto a los riesgos institucionales de la ANI. Mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2025 se remitió respuesta al cuestionario de auditoría²⁰, donde se informó a la Oficina de Control Interno sobre eventuales alertas respecto a riesgos relacionados con la insuficiencia de mecanismos de compensación de riesgos (SEPG-10) y con la gestión para la aprobación de pólizas contractuales (GCOP-02), así:

“De conformidad con los riesgos instruccionales identificados, se han generado las siguientes alertas:

1. **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, seguimiento, concesionario e Interventoría.*

A la fecha el Contrato de Concesión No. 016 de 2015 establece en la sección 3.2 la cascada de mecanismos de compensación a usar, para el pago de los riesgos materializados, de los cuales las subcuentas Autónoma de Soporte y Subcuenta de Excedentes ANI no cuentan con recursos, motivo por el cual, la Entidad se encuentra analizando la aplicación de los demás mecanismos de compensación, como lo son: Aumento de tarifas de las estaciones de peaje y reducción de alcance. Con relación al aumento de tarifas en las estaciones de peaje, la Agencia cuenta con la Resolución 20253040018105 el 14 de mayo de 2025 y a la fecha se encuentra analizando la desafectación de la Variante Lórica.

2. **GCOP-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: La Interventoría hace el análisis y verificación de las garantías contractuales tanto del contrato de Concesión como del contrato de Interventoría y se hace la solicitud periódica al Concesionario sobre la actualización de las garantías y así mismo, se emite el concepto de la aprobación de las mismas.*

Desde el equipo de seguimiento se realiza la aprobación de las pólizas del Contrato de Concesión y de Interventoría, conforme los conceptos que se emiten desde el componente jurídico contractual y financiero. Se hace seguimiento permanente.”

Respecto al riesgo con código SEPG-10, según se indica en la respuesta al cuestionario de auditoría y en la sección 5.2, ante la insuficiencia de recursos líquidos para la compensación por riesgos (subcuenta autónoma de soportes y subcuentas de excedentes), se han tomado acciones conforme a lo definido en los literales (a) y (b) de la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, es decir acciones orientadas a evitar la materialización del riesgo SEPG-10.

Respecto al riesgo con código GCOP-02 y con relación a las pólizas del contrato de concesión No. 016 de 2015, se evidenciaron acciones tendientes hacia la aprobación oportuna, que han incluido las sanciones y esquemas de apremio definidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, según se evidencia en el proceso administrativo sancionatorio en curso “(...) *por el presunto incumplimiento de las obligaciones relacionadas con la actualización de las pólizas conforme los términos previstos en el Contrato de Concesión bajo esquema de APP No. 016 de 2015, en el Proyecto Conexión Antioquia - Bolívar. Expediente No.: 20257070320700012E.*”⁸

Con relación a las pólizas del contrato de Interventoría No. 514 de 2015, se evidenció aprobación de las pólizas vigentes de cumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual mediante los oficios ANI No. 20253050212511 del 19 de junio de 2025 y 20253050291901 del 14 de agosto de 2025, respectivamente. No obstante, respecto a la póliza de responsabilidad civil extracontractual del contrato de Interventoría No. 514 de 2015, la Oficina de Control Interno consultó en la entrevista de auditoría del 16 de septiembre de 2025 las fechas aprobadas para los amparos “*Predios Laborales Operaciones / Evento*” y “*Perjuicios Patrimonio Lucro Cesante / Evento*”, pues se evidenciaron vigencias de 1 día, ya vencidas, así:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Tabla 12. Compensaciones por riesgo pendientes.

Documento firmado digitalmente

APROBACIÓN PÓLIZA

GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CÓDIGO:	GCSP-F-003	VERSIÓN:	008	FECHA:	26/07/2024
---------	------------	----------	-----	--------	------------

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20253050291901

Fecha: 14-08-2025

MUERTE Y/O DAÑOS A LA PROPIEDAD DE TERCEROS Y DERIVADOS DE LA EJECUCIÓN DEL OTROSI N° 5 DE FECHA 23/01/2025 AL CONTRATO 514 DE 2015 CUYO OBJETO ES: REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORIA TECNICA, ECONOMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURIDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, MEDIO AMBIENTAL Y SOCIO PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESION BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACION PUBLICO PROVADA DE INICIATIVA PRIVADA QUE SE DERIVE DEL PROCESO LICITATORIO VJ-VE-APP-IPV-006-2015 CORRESPONDIENTE AL CORREDOR DENOMINADO "SISTEMA VIAL PARA LA CONEXION DE LOS DEPARTAMENTOS DE ANTIOQUIA Y BOLIVAR." "

(sic)

Valor total de la Póliza: \$ 8.280.117.770

Amparos	Partes		Vigencia		Valor Asegurado
	Asegurado	Beneficiario	Desde	Hasta	
Predios Labores Operaciones / Vigencia	CONSORCIO CR CONCESIONES	TERCEROS AFECTADOS	30-01-2025	31-01-2026	\$ 8.280.117.770,00
Predios Labores Operaciones / Evento			30-01-2025	31-01-2025	\$ 8.280.117.770,00
Perjuicios Patrimonio Lucro Cesante / Vigencia			30-01-2025	31-01-2025	\$ 4.140.058.885,00
Perjuicios Patrimonio Lucro Cesante / Evento			30-01-2025	31-01-2026	\$ 4.140.058.885,00
Perjuicios Extra-patrimoniales / Vigencia			30-01-2025	31-01-2026	\$ 4.140.058.885,00

Fuente: Formato GCSP-F-003 formalizado con el radicado ANI No. 20253050291901 del 14 de agosto de 2025.

En la entrevista de auditoría del 16 de septiembre de 2025²⁷ se informó a la Oficina de Control Interno que las fechas comentadas fueron producto de un error, lo que dio lugar a que mediante oficio con radicado ANI No. 20254091193932 del 19 de septiembre de 2025 la Interventoría remitiera a la Entidad el “*Certificado Modificadorio RE18668, Tipo de Certificado Endoso, a la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual Entidades Estatales 802069158, en la cual se actualiza la vigencia de los siguientes amparos:*

²⁷ Transcripción disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

- Predios Labores Operaciones / Evento
- Perjuicios Patrimonio Lucro Cesante / Vigencia”

Dicha actualización da lugar a que se gestione, de nuevo, la aprobación de la póliza de responsabilidad civil extracontractual por parte de la ANI, conforme a lo definido en el procedimiento GCSP-P-012 (Aprobación y administración de pólizas y demás garantías). No obstante, se precisa que esta nueva aprobación se realiza de manera extemporánea, dado que corresponde a amparos cuyo periodo de cobertura inició en enero de 2025.

Por otra parte, según se detalló en la sección 5.2, se evidenció que en el trámite arbitral internacional CIRD No. 01-23-0002-8303 el Concesionario reclama que “(...) la ANI debe pagar al Concesionario el monto de intereses debido por su mora en el pago de estas Actas de Compensación cuyo importe no ha abonado. De acuerdo con la Sección 3.7 del Contrato, la ANI debe reconocer al Concesionario intereses remuneratorios a una tasa equivalente a la DTF más cinco puntos porcentuales (5%), contados a partir del día 45 siguiente al surgimiento de la obligación a cargo de la ANI.”

Si bien este reclamo corresponde a un caso puntual del proyecto y su resultado depende de la decisión del tribunal arbitral, se considera pertinente tomarlo como referencia para actualizar los mapas de riesgos por proceso de la ANI. En particular, podría incorporarse un nuevo riesgo fiscal asociado al eventual pago de intereses por mora en compensaciones derivadas de riesgos contractuales, dado que la Oficina de Control Interno evidenció que actualmente no existe un riesgo que contemple expresamente escenarios de esta naturaleza.

5.4 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento

Se revisó la efectividad del plan de mejoramiento del hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3757-78, obteniendo los resultados que se muestran enseguida:

Tabla 13. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 3757-78 (PMP).

Hallazgo	3757-78	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	En cuanto al reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad, no se evidenció que la ANI manifestara si acepta o no la ocurrencia de los eventos eximentes notificados por el Concesionario dentro de los 15 días siguientes a la notificación; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.3(c)(ii), según se cita a continuación: <i>“Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.3(c)(ii) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad”</i> Al respecto, como respuesta a la socialización previa de la no conformidad, la Supervisión explicó las razones de las demoras en el trámite de reconocimiento del EER, sin evidenciar el cumplimiento de las disposiciones contractuales citadas.		
Plan de Mejoramiento	1. Establecer el procedimiento denominado "ATENCIÓN A EVENTOS EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD (EER) O FUERZA MAYOR (FM)" con código GCSP-P-040, el cual tiene como objetivo: Establecer los lineamientos generales para dar respuesta a las solicitudes relacionadas con Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) o Fuerza Mayor (FM). En dicho procedimiento se detallan las actividades y el cargo o responsable de las mismas desde las respectivas áreas de la ANI. (50%) 2. Informar a la Vicepresidencia de Estructuración, que el plazo establecido para aceptación o no de un EER en los Contratos de Concesión 4G que se encuentran ya en ejecución, ha resultado insuficiente. (50%)		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Hallazgo	3757-78	Efectividad	No efectivo
Causa del hallazgo	Incumplimiento de la sección 14.2 (c)(ii) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015.		
Análisis de efectividad:			
Se evidenció que el plan de mejoramiento cumplido tiene unidades de medida implementadas a nivel institucional para la atención de solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad, que incluyen 1) el procedimiento GCSP-P-040 (Atención a Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) o Fuerza Mayor (FM) y 2) la ampliación del plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse frente a este tipo de solicitudes, pasando de 15 días calendario, en proyectos de 4G, como lo es Antioquia - Bolívar, a 30 días hábiles en proyectos de 5G. No obstante, no se evidenció que el cumplimiento de las unidades de medida haya atacado la causa del hallazgo, pues en la auditoría se evidenció reincidencia de incumplimiento a lo establecido en la sección 14.2(c)(i) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015, donde se ha reglado un plazo de 15 días calendario para la atención de solicitudes de reconocimiento de EER. Por ejemplo, se tiene el reconocimiento de EER a través de acta del del 28 de mayo de 2025, cuya solicitud fue hecha por el Concesionario a través de la comunicación ANI No. 20244090681802 el 6 de junio de 2024, con alcance a través de la comunicación ANI No. 20244091057742 del 28 de agosto de 2024. Por lo tanto, no se establece la efectividad del plan de mejoramiento por permanencia de la causa del hallazgo 3757-78.			

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 24 de octubre de 2025 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 17 de octubre de 2025, 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 los hallazgos y recomendaciones resultantes del ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar la gestión de la Supervisión y de la Interventoría en la fase de construcción del proyecto”*, se concluye:
 - a. Se evidenció que no se cumplen las condiciones establecidas en la sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 para finalizar la fase de construcción e iniciar la etapa de operación del proyecto. Contractualmente *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*.
 - b. Se evidenció que la finalización de la fase de construcción continúa condicionada por Eventos Eximentes de Responsabilidad de carácter predial, ambiental y social, los cuales no son recientes y han persistido en el tiempo, generando como práctica predominante la suscripción de actas de terminación parcial.
 - c. Se evidenció que la finalización de la fase de construcción también está condicionada a la decisión del trámite de arbitraje internacional vigente No. 01-23-0002-8303, radicado por el Concesionario en mayo de 2024 ante el Tribunal de Arbitraje y Centro Internacional de Resolución de Disputas, con el que el Concesionario presentó como pretensión principal la liquidación del contrato de concesión.
 - d. Se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se ejecutan las acciones a su alcance para superar las situaciones producto del reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad vigentes.
 - e. Se evidenció que los Eventos Eximentes de Responsabilidad que condicionan el inicio de la etapa de operación del proyecto han estado acompañados de la aplicación de los mecanismos alternativos de solución de controversias establecidos contractualmente, tales como paneles de amigable composición y tribunales de arbitramento nacionales e internacionales; para los cuales la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto han ejecutado las acciones a su alcance.
 - f. Se evidenció que, en las actas de terminación suscritas, definitivas o parciales, se han establecido pendientes, cuya superación es motivo de seguimiento de parte de la Interventoría y de parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento. Predominan pendientes ambientales, sociales y prediales que no afectan la operación de los corredores viales recibidos.

- g. Se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se da aplicación a los esquemas de apremio definidos en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 016 de 2015 cuando se identifican presuntos incumplimientos que pueden poner el riesgo el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario durante la fase de construcción.
 - h. Se evidenció que los ajustes al plan de obras propuestos por el Concesionario son verificados por la Interventoría y por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.
 - i. Se evidenció que la ANI lidera acciones tendientes a preservar la integridad y seguridad en el puente Boca de la Ciénaga, puente Chimalito y la Curva de Puerto Rey, sectores con riesgo de inestabilidad. En particular, la situación de la Curva de Puerto Rey fue identificada por la Oficina de Control Interno en 2019, sin que a la fecha se cuente con una solución definitiva. Se debe tener en cuenta que los sectores mencionados requieren de intervenciones cuya ejecución se encuentra por fuera del alcance del contrato de concesión y que deben ser consensuadas con diferentes entidades del Estado.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales”*, se concluye:
- a. Riesgos contractuales:**
 - i. Se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos asumidos por la ANI que han dado lugar a compensaciones al Concesionario, tales como: i) modificaciones a las tarifas previstas en las Resoluciones de peaje, ii) imposibilidad del recaudo del peaje La Caimanera, iii) compensaciones por menor recaudo con ocasión del COVID-19, iv) insuficiencia en el valor estimado de predios y compensaciones socioeconómicas, v) compensaciones ocasionadas por Eventos Eximentes de Responsabilidad y vi) insuficiencia en el valor estimado de compensaciones ambientales.
 - ii. Las compensaciones por riesgo reconocidas al Concesionario han tenido el control de la Interventoría y de la ANI, cumpliendo, en términos generales, con las disposiciones establecidas en el contrato de concesión No. 016 de 2015.

- iii. Se evidenció que se han aplicado los mecanismos para la compensación por riesgo definidos en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 16 de 2015, tales como: (i) subcuenta autónoma de soportes, (ii) subcuentas de excedentes ANI, (iii) incremento de tarifas establecidas contractualmente. Asimismo, ante la insuficiencia de recursos líquidos para la compensación por riesgos, se han tomado acciones de mitigación adicionales, tales como: la suscripción, en agosto de 2025, del otrosí No. 18 al contrato de concesión No. 016 de 2015, con el que se aprobó el uso anticipado de los remanentes de la Subcuenta Redes del patrimonio autónomo del proyecto.
- iv. Se evidenció que la ANI tiene pendiente por compensar al Concesionario \$45.430.563.858. El reconocimiento de intereses asociados a las compensaciones por riesgo es motivo de análisis en el trámite arbitral internacional CIRD No. 01-23-0002-8303.

b. Riesgos institucionales:

- i. Se evidenció que desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se lideran análisis de los riesgos institucionales vigentes de la ANI, en función de las diferentes situaciones que ocurren en el proyecto.
- ii. Se resalta la alerta que genera el riesgo SEPG-10, de *“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, seguimiento, concesionario e Interventoría”*, pues se evidenciaron acciones de mitigación, tales como:
 - La suscripción, en agosto de 2025, del otrosí No. 18 al contrato de concesión No. 016 de 2015, con el que se aprobó el uso anticipado de los remanentes de la Subcuenta Redes del patrimonio autónomo del proyecto.
 - Incrementos adicionales en las tarifas de peajes de la concesión, según lo establecido en la Resolución No. 20253040018105 del 14 de mayo de 2025, emitida por el Ministerio de Transporte.

- iii. Se evidenció que en el trámite arbitral internacional CIRD No. 01-23-0002-8303 el Concesionario reclama el reconocimiento de intereses por mora en compensaciones de riesgos contractuales. Si bien este reclamo corresponde a un caso puntual del proyecto y su resultado depende de la decisión del tribunal arbitral, se considera pertinente tomarlo como referencia para actualizar los mapas de riesgos por proceso de la ANI. En particular, podría incorporarse un nuevo riesgo fiscal asociado al eventual pago de intereses por mora en compensaciones de esta naturaleza, dado que la Oficina de Control Interno evidenció que actualmente no existe un riesgo que contemple expresamente este tipo de eventos.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno al analizar la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) relacionados con el contrato de concesión No. 016 de 2015”*, se concluye:
 - a. No se establece la efectividad del plan de mejoramiento formulado y cumplido para superar el hallazgo identificado con el No. 3757-78 en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).

6.2 Hallazgos

6.2.1 Hallazgos para la Interventoría

1. No se identificaron hallazgos para la Interventoría.

6.2.2 Hallazgos para la Supervisión

1. No se evidenció que, una vez vencido el periodo especial asociado al Evento Eximente de Responsabilidad por la imposibilidad de establecer la estación de peaje Caimanera, la Agencia Nacional de Infraestructura haya adoptado una decisión respecto a su continuidad. Esta situación desconoce lo previsto en el parágrafo 1 del acta de extensión del 30 de enero de 2025, según el cual las Partes debían reunirse y suscribir, a más tardar el 30 de junio de 2025, un nuevo documento que definiera la ampliación del periodo especial.

No obstante, con corte a octubre de 2025, se evidenció que la ANI adelanta actuaciones orientadas al análisis y gestión de la ampliación del periodo especial del Evento Eximente de Responsabilidad, solicitada por el Concesionario mediante comunicación radicada con el No.

20254090801862 del 27 de junio de 2025, la cual se encuentra pendiente de estudio por parte del Comité de Contratación de la Entidad.

6.3 Recomendaciones

6.3.1 Recomendaciones para la Interventoría

1. Fortalecer en autocontrol en las pólizas que se remitan a la ANI para aprobación, para evitar reprocesos, como el ocasionado con la aprobación de la vigencia de los amparos de “*Predios Labores Operaciones / Evento*” y “*Perjuicios Patrimonio Lucro Cesante / Vigencia*” a través del formato GCSP-F-003 con radicado 20253050291901 del 14 de agosto de 2025.
2. Mantener el apoyo integral y el seguimiento a los Eventos Eximentes de Responsabilidad y a las controversias vigentes entre la ANI y el Concesionario, garantizando la entrega oportuna de conceptos en las diferentes áreas de competencia, con el fin de respaldar la defensa de los intereses de la Entidad.

6.3.2 Recomendaciones para la Supervisión

1. Reformular con oportunidad el plan de mejoramiento declarado como no efectivo y relacionado con el hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3757-78, relacionado con la gestión de la ANI frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad.
2. Fortalecer los controles en la revisión de las pólizas del contrato de interventoría para evitar reprocesos, como el ocasionado con la aprobación de la vigencia de los amparos de “*Predios Labores Operaciones / Evento*” y “*Perjuicios Patrimonio Lucro Cesante / Vigencia*” a través del formato GCSP-F-003 con radicado 20253050291901 del 14 de agosto de 2025.
3. Se resalta la necesidad de mantener la gestión y articulación con otras entidades para lograr soluciones oportunas y definitivas frente a los riesgos que representan las condiciones actuales del puente Boca de la Ciénaga, puente Chimalito y la Curva de Puerto Rey, dado que dichas soluciones exceden el alcance del contrato de concesión No. 016 de 2015.
4. Socializar con el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno la reclamación presentada por el Concesionario relacionada con el reconocimiento de intereses por

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar**



mora en compensaciones de riesgos contractuales, con el fin de que se evalúe la actualización de los mapas de riesgos por proceso de la ANI, incorporando un riesgo fiscal asociado al eventual pago de intereses por mora en compensaciones de esta naturaleza.²⁸

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Judith Alejandra Vargas López
Jefe de la Oficina de Control Interno

²⁸ Mediante correo electrónico del 21 de octubre de 2025, en respuesta a la socialización del informe preliminar de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto informó que: “(...) desde el equipo de seguimiento, se señala que, la Entidad ya tiene definido en instructivos y un procedimiento con la periodicidad y actividades para la actualización de los mapas de riesgos Institucional, fiscal y de cumplimiento. Por tanto, dicha actualización se realizará en el marco de esas actividades definidas institucionalmente.”

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. 016 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 la Supervisión del proyecto como orientadora del contrato de concesión.

Se tuvieron en cuenta los siguientes documentos:

- Mapa de riesgos institucional.
- 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>

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



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

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 016 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	14 de octubre de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	27 de noviembre de 2015
	Inicio Fase de Construcción	26 de enero de 2017
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento (Estimada)	24 de septiembre de 2026
	Fecha de Terminación (Estimada)	26 de noviembre 2049

Fuente: Ficha general del proyecto presentada, acta de inicio de fase de construcción, informe mensual de interventoría No. 114 mayo 2025), aprobado a través del radicado ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025 e información disponible en Aniscopio.

Concesión Ruta al Mar SAS - CORUMAR SAS	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Construcciones El Condor S.A	50.0%
	Infrared Infrastructure RAM S.LU	49.9%
	Infrared Infrastructure RAM LP	0.000143%
	TOTAL	100.0%

Fuente: Ficha general del proyecto presentada con el informe mensual de interventoría No. 114 mayo 2025), aprobado a través del radicado ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Amplia la fecha para el nombramiento de los amigables componedores, se modifica el procedimiento para su nombramiento y se corrige la nomenclatura de las cláusulas correspondientes.	13-01-2016
Otrosí No. 2	1. Amplía a seis (6) meses el término para la entrega de los bienes que se detallan en la tabla No 1 – Equipo Mínimo a ser Puesto a Disposición de la Policía de Carreteras - 2. Crea subcuenta DITRA.	25-02-2016
Otrosí No. 3	Cambia lo relacionado con el IPCT-1 y en relación con la actualización de la tarifa de las Estaciones de Peaje de San Carlos, La Caimanera, Los Manguitos, Cedros y Purgatorio.	11-04-2016
Otrosí No. 4	Ampliación del plazo para instalar y comenzar a operar las estaciones de Peajes nuevas Los Manguitos y Caimanera.	23-05-2016
Otrosí No. 5	Modificar la Tabla de elementos que el Concesionario entregará a la DITRA para su operación en las vías Concesionadas.	24-05-2016

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 6	*Modificar el sentido de ampliar el plazo previsto para la instalación e inicio de operación de la estación de Peaje nueva: La Caimanera, a partir del 30 de julio de 2016; *Modificar el plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de trescientos noventa (390) Días contados desde la Fecha de Inicio; *Modificar, (a) Duración estimada de la Fase de Proconstrucción: Cuatrocientos veinticinco (425) Días contados desde la Fecha de Inicio. (b) Duración estimada de la Fase de Construcción: mil cuatrocientos sesenta (1460) Días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción; *Modificar la Tabla 6 – UF 1 a 8: características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector; *De conformidad con la Resolución 0002819 del 11 de julio de 2016, es necesario modificar el Capítulo XVII “TERMINACIÓN DEL CONTRATO”, Sección 17.2 “Causales de Terminación Anticipada del Contrato” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 016 de 2015.	22-07-2016
Otrosí No. 7	*Modificar el numeral (iv) del literal (b) de la Sección 17.2 “Causales de Terminación Anticipada del Contrato”, Capítulo XVII /TERMINACIÓN DEL CONTRATO”. * Modificar la Sección 3.6 “Estaciones de Peaje”, Capítulo 111 “ASPECTOS GENERALES” de la Parte Especial del Contrato de Concesión W 016 de 2015, en el sentido de eliminar el literal (d) de la misma y modificar el literal (f)(i). * Eliminar la Sección 3.10 “Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua” del Capítulo 111 “ASPECTOS GENERALES” de la Parte Especial del Contrato de Concesión. * Eliminar el literal numeral (vi) del literal (c) del numeral 2.1 “Descripción” CAPITULO II “Descripción del Proyecto”, Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión. * Eliminar el numeral (xv) del literal (a) del numeral 4.3 “Alcance de las Obligaciones en la etapa Preoperativa”, Capítulo IV “Obligaciones durante la Etapa Preoperativa” del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión. *Eliminar la Sección 5.2 “Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua”, del Capítulo V “Alcance de Obligaciones Técnicas Particulares y Específicas Adicionales del Concesionario en cada Etapa” del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.	16-01-2017
Otrosí No. 8	*Aclarar que el traslado de recursos de la Subcuenta Autónoma de Soporte o de la Subcuenta Excedentes ANI a la Cuenta Proyecto descrito en las Secciones 3.2 (a), 3.2 (g) (i), 3.2 (g) (ii), 3.4 (h) (ix) (1), 3.4 (h) (ix) (2), 3.5 (b) (i) (1) (componentes	31-01-2017

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
	Traslados Exci y Traslados Auti,, 3.15 (d) (i) y 3.15 (h) (v) (8) de la Parte General del Contrato. *Modificar los numerales (1) y (2) de la Sección 3.15 (h) (ii) de la Parte General del Contrato. *Adicionar los numerales (13), (14), (15) y (16) a la Sección 3.15 (h) (ii) de la Parte General del Contrato. *Modificar los numerales (1) y (4) de la Sección 3.15 (h) (v) de la de la Parte General del Contrato. *Modificar el literal (a) cálculo del VPIP de la parte genera. *Modificar la descripción de la fórmula establecida en el literal d) Terminación Anticipada durante la Fase de Proconstrucción de la cláusula 18.3 de la Parte General "Formulas de Liquidación del Contrato", concerniente a ARh como VL(PC). *Modificar las fórmulas de Traslados Exci y Traslados Auti de la Sección 3. 5(b) de la de la Parte General del Contrato.	
Otrosí No. 9	"3.3 División del proyecto: a) El proyecto corresponde al corredor denominado sistema vial para la conexión de los departamentos Antioquia y Bolívar, el cual se divide en o unidades funcionales "3.5 Entrega de la infraestructura. *Modifíquese las Tablas 1, 3, 4 y 6 Apéndice Técnico 1 en los aportes relacionados con los puntos de origen, destino y longitud de las UFI 1 del proyecto.	12-06-2017
Otrosí No. 10	*Modifíquese la Tabla N°4 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión. *Modifíquese la Tabla N°6 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.	30-06-2017
Otrosí No. 11	Inclusión de inhabilidad sobreviniente como causal de toma de posesión de contratista. Modificación de referencias cruzadas.	31-10-2017
Otrosí No. 12	Modificar el apéndice financiero N° 2, a efecto de permitir la alternativa para la cesión del 100% de la retribución – y de la compensación Especial, cuando sea aplicable, de la Compensación por Riesgo cuando dicha compensación sea realizada con recursos en efectivo, así como la cesión de los pagos a cargo de la ANI como consecuencia de la aplicación de las fórmulas de liquidación previstas en el Contrato de Concesión.	06-12-2017
Otrosí No. 13	Con el fin de establecer el nuevo PR en el cual debe reubicarse las estaciones de Peaje Los Cedros y Purgatorio.	01-02-2018

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 14	Modifica el trazado y diseño geométrico de las unidades funcionales 6.3, 7.2 y 7.3 del proyecto, debido a eventos eximentes de responsabilidad.	19-06-2019
Otrosí No. 15	Modificar el ancho mínimo de derecho de vía de la UFI-2 dispuesto en la Tabla No. 6 del Apéndice Técnico 1, e incorporar a esta Tabla la excepción para el ancho mínimo de derecho de vía en los pasos urbanos de las Unidades Funcionales 2 y 6.1 Modificar la Sección 7.2 (b) de la parte General del Contrato	19-12-2019
Otrosí No. 16	Se incluyen los subsectores 3.2 y 3.3 en la Unidad Funcional 6.3 con alcances de rehabilitación y puesta a punto respectivamente. Se modifica la tipología de algunos pasos peatonales según lo contenido en el numeral 3.5 del apéndice técnico 1.	24-11-2021
Otrosí No. 17	Se adicionan definiciones en el capítulo 1 de la parte general. Se modifica procedimiento de verificación de unidades funcionales. Se incluyen índices de cumplimiento de gestión predial y se modifica formula de retribución.	22-03-2022
Otrosí No. 18	Ante la insuficiencia de recursos en la Subcuenta de Excedentes ANI para la Compensación por Riesgos y teniendo en cuenta que existen remanentes para el caso de la Subcuenta Redes, se acordó permitir la distribución anticipada a la terminación de la Etapa Preoperativa de los recursos remanente a la Subcuenta Redes, en la proporción prevista en la Sección 8.2 (d) de la Parte General, para con ello disponer el porcentaje correspondiente a la ANI en la Subcuenta Excedentes ANI.	08-08-2025

Fuente: Otrosí No 18 al contrato de concesión No. 016 de 2015.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Antioquia - Bolívar



Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 514 DE 2015	Nombre interventoría	Consortio CR Concesiones
	Representante legal	Fernando Caro Rivera
	Valor	\$47.132.890.152 (Otrosí No. 5)
	Suscripción contrato	14 de octubre de 2015
	Suscripción acta de inicio	27 de noviembre de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	122.13 meses
	Fecha de finalización estimada	31 de enero de 2026

Fuente: Otrosí No. 5 al contrato de interventoría No. 514 de 2015.

Consortio CR Concesiones	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Compañía Colombiana de Consultores	51.0%
	Consultores en Ingeniería S.A.S	49.0%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha general del proyecto presentada con el informe mensual de interventoría No. 114 mayo 2025), aprobado a través del radicado ANI No. 20253050232601 del 4 de julio de 2025.

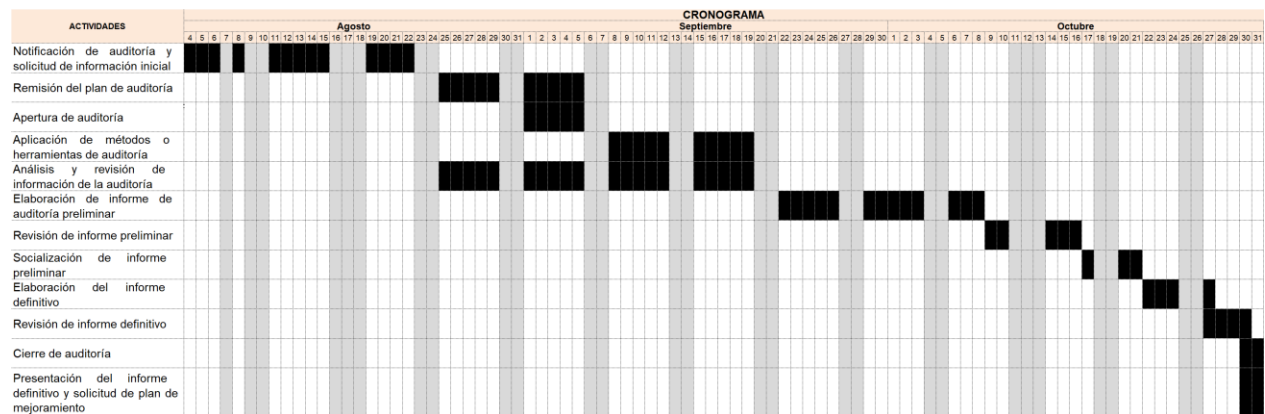
Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Prórroga y adición en \$ 1.672.348.023,00	06-07-2021
Otrosí No. 2	Prórroga y adición en \$ 2.934.157.766,00	23-09-2022
Otrosí No. 3	Prórroga y adición en \$ 2.838.455.138,00	24-05-2023
Otrosí No. 4	Prórroga y adición en \$ 4.168.554.227,00.	26-01-2024
Otrosí No. 5	Prórroga y adición en \$4.076.806.968	23-01-2025

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 114, correspondiente a mayo de 2025.

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:



Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	02-09-2025	9:30 – 11:00
Entrevistas de auditoría	12-09-2025 16-09-2025	9:00- 12:00 9:00 – 12:00
Recorrido de auditoría	23-09-2025 24-09-2025	7:00 – 17:00 7:00 – 13:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	17-10-2025	9:30
Cierre de auditoría	24-10-2025	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.