

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020106253



Fecha: 28-08-2020

**MEMORANDO**

Bogotá D.C

**PARA:** Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES  
PresidenteDr. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ  
Vicepresidente de Gestión ContractualDra. DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO  
Vicepresidente de Estructuración**DE:** GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO  
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de julio y agosto de 2020, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.



Documento firmado digitalmente  
Sistema de gestión documental Orfeo.  
Para verificar la validez de este documento entre a la página [ani.gov.co](http://ani.gov.co) y  
seleccione servicios al ciudadano o comuníquese al 4848860 ext. 1367

La movilidad  
es de todos

Mintransporte



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20201020106253**



Fecha: 28-08-2020

## MEMORANDO

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

Cordialmente,

**GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria archivo pdf

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE) Vicepresidencia de Estructuracion BOGOTA D.C. -3) GABRIEL FERNANDO BALLESTEROS CASTILLO GERENTE Area Carretero 2 BOGOTA D.C. -4) LIBIA CAROLINA SAENZ DIAZ 1 Area Carretero 2 BOGOTA D.C. -5) MOISES GABRIEL GUARIN BARKACH Vicepresidencia de Estructuracion BOGOTA D.C.

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

Revisó:

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

GADF-F-010



## INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao

# 2020

## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS .....	5
1.1	Objetivo general .....	5
1.2	Objetivos específicos .....	5
2.	ALCANCE .....	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO .....	6
4.1	Información de contratos .....	6
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto .....	8
4.3	Descripción del proyecto .....	8
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA .....	11
5.1	Estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción .....	12
5.1.1	Cierre financiero .....	13
5.1.2	Disponibilidad predial .....	14
5.1.3	Licencias y permisos ambientales .....	15
5.1.4	Obligaciones previstas en los apéndices y anexos del contrato No. 11 de 2015 que deben ser cumplidas durante la fase de preconstrucción .....	18
5.1.5	Garantías del contrato No. 11 de 2015 .....	21
5.1.6	Subcuentas del patrimonio autónomo .....	22
5.1.7	Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción .....	22
5.2	Acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020 relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.165 convocado por Nuevo Cauca S.A.S contra la ANI .....	25
5.2.1	Acuerdos en relación con la ampliación de la fase de preconstrucción .....	26
5.2.2	Consultas previas .....	27
5.2.3	Condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción .....	28
5.2.4	Giros de Equity .....	29
5.2.5	Fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo .....	29
5.2.6	Traslado y utilización de recursos de la subcuenta predios .....	30

5.2.7	Peaje de Mondomo .....	36
5.2.8	Procesos Sancionatorios en curso .....	36
5.2.9	Terminación del proceso arbitral.....	39
5.2.10	Riesgos y obligaciones .....	39
5.2.11	Costos de la conciliación.....	39
5.2.12	Perfeccionamiento y ejecución.....	40
5.2.13	Conclusiones sobre el acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020 relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.165.....	40
5.3	Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 .....	43
5.3.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial .....	43
5.3.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria .....	44
5.3.3	Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI.....	45
5.3.4	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones a partir de los lineamientos que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 .....	47
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA .....	48
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO .....	51
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES .....	51
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	52
9.1	Conclusiones.....	52
9.2	No Conformidades.....	57
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto .....	57
9.2.2	Para la Interventoría .....	57
9.3	Recomendaciones .....	57
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto .....	57
9.3.2	Para la Interventoría .....	58
9.3.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	60
10.	ANEXOS.....	61

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto .....	8
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	9
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.....	10
Tabla 5. Estado a julio de 2020 de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción.....	12
Tabla 6. Longitud efectiva disponible (Predial).....	15
Tabla 7. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) .....	48

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

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de asociación público-privada (APP) Popayán - Santander de Quilichao, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

**1.2.1** Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa.

**1.2.2** Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Unión Temporal 4G, en el proyecto de concesión de modo carretero Popayán - Santander de Quilichao.

**1.2.3** Verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

## 2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 11 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Nuevo Cauca S.A.S, a partir de julio de 2019, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa.

## 3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- 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.

---

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

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

- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 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.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 11 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Nuevo Cauca S.A.S (Concesionario) y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 450 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Unión Temporal 4G (Interventoría).
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

## 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

### 4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 11 de 2015 y de interventoría No. 450 de 2015, tal como: objeto, plazo, y otros ítems suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p><b>Nuevo Cauca S.A.S</b>  <b>No. contrato:</b> 11 del 11 de agosto de 2015.  <b>Objeto:</b> El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.  <b>Plazo:</b> El plazo del Contrato transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado a la obtención del valor presente, a 31 de diciembre de 2013, del recaudo de peaje - VPIP)  <b>URL SECOP:</b> <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1954473">https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1954473</a></p>	5 otrosíes
Interventoría	<p><b>Unión Temporal 4G</b>  <b>No. contrato:</b> 450 del 21 de septiembre de 2015.  <b>Objeto:</b> Contratar a la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-IP-LP-018-2013 correspondiente al proyecto denominado Popayán – Santander de Quilichao.  <b>Plazo:</b> 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio (23 de septiembre de 2015)  <b>URL SECOP:</b> <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489">https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489</a></p>	1 otrosí

**Fuente:** URLs SECOP contratos de concesión y de interventoría

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 11 de 2015 ha tenido cinco otrosíes. Lo principalmente acordado tras la suscripción de estas modificaciones contractuales fue:

- **Otrosí No 1 del 14 de octubre de 2015:** Se acordó modificar las secciones 15.1, 15.2, 15.3 y 15.4 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015, asociados a los mecanismos alternativos de solución de conflictos (amigable composición, arbitraje nacional y arbitraje internacional).
- **Otrosí No 2 del 25 de febrero de 2016:** Se acordó modificar el numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015, asociado a la entrega de bienes a la Policía de Carreteras.
- **Otrosí No 3 del 11 de agosto de 2016:** Se acordó ampliar el plazo con el que el Concesionario contaba inicialmente para acreditar el cierre financiero del proyecto a 359 días, contados desde la fecha de inicio del proyecto (24 de septiembre de 2015).
- **Otrosí No 4 del 21 de marzo de 2017:** Se acordó i) modificar el plazo estimado de la fase de preconstrucción, de 12 meses a 22 meses, contados desde la fecha de inicio del proyecto (24 de septiembre de 2015), ii) modificar las fechas máximas de aportes a las subcuentas Predios, Compensaciones Ambientales y Redes y iii) realizar la debida diligencia para que la instalación de

operación de la estación de peaje Mondomo se realice dentro del plazo estimado inicialmente para la etapa preoperativa, es decir, a más tardar el 23 de septiembre de 2019.

- **Otrosí No 5 del 6 de agosto de 2020:** Se acordó incorporar al contrato de concesión No. 11 de 2015 lo pactado en el acuerdo conciliatorio para finalizar el trámite arbitral convocado por el Concesionario contra la ANI ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, bajo el radicado 15.615 (Ver sección 5.2).

Por otro lado, respecto del contrato de interventoría No. 450 de 2015, como se muestra en la tabla precedente, se ha suscrito un otrosí. Lo principalmente acordado tras la suscripción de esta modificación contractual fue:

- **Otrosí No 1 del 4 de febrero de 2016:** Se acordó adicionar obligaciones a la interventoría asociadas con la medición de deflectometría y con su función de seguimiento y control al aforo y recaudo del Concesionario.

#### 4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

El control y seguimiento del proyecto Popayán – Santander de Quilichao cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutierrez	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Gabriel Ballesteros	Gerente de Proyecto	Equipos Proyectos Carreteros 5 (VGC)
Libia Carolina Sáenz	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
Diego Fabian Cristancho	Apoyo financiero	GIT Financiero (VGC)
Alexandra Bautista	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Jose Luis Calume	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Perdomo	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Nubia Stella Parra	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Luis Ariel Romero	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Vianey Bravo Paredes	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

**Fuente:** Elaboración propia a partir de informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo entre el 1 al 30 de mayo de 2020 (Rad ANI No. 20203060079483 del 24 de junio de 2020).

#### 4.3 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Popayán – Santander de Quilichao hace parte de la segunda ola del programa de cuarta generación de concesiones (4G) y representa una inversión de aproximadamente dos billones de pesos. Se desarrolla en la zona norte del departamento del Cauca, sobre el tramo 2504

(Popayán - Cali) de la Ruta Nacional 25, con una longitud de aproximadamente 77 km. Entre otros beneficios, con el proyecto se busca disminuir los tiempos de recorrido entre Cali y la frontera con Ecuador y mejorar las condiciones del transporte de carga entre el sur del país, el puerto de Buenaventura y el centro del país.

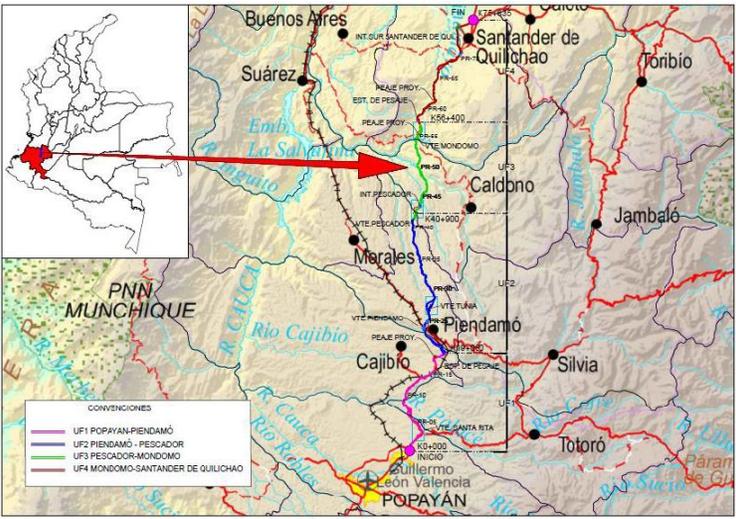
Previo a la suscripción del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 11 de 2015, la ANI administraba el corredor Popayán – Santander de Quilichao en el marco del contrato de concesión No. 005 de 1999, correspondiente al proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca; sin embargo, con el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 005 de 1999 se acordó desafectar dicho corredor vial, situación que se hizo efectiva el 1 de diciembre de 2015.

Con base en la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, en el proyecto se prevé la operación de dos estaciones de peaje ubicadas en los PR17+200 (Piendamó) y PR60+700 (Mondomo) del tramo 2504 de la Ruta Nacional 2504. Se ha establecido que el recaudo del peaje Piendamó comenzará el 1 de enero de 2022 y el recaudo del peaje Mondomo comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4 del proyecto (Ver Tabla 4).

Los datos técnicos mencionados, al igual que el alcance actual del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP 2018	\$1,495,978
OPEX – millones de COP 2018	\$796,205
Inversión total – millones de COP 2018	\$2,292,183
Fase actual	Preconstrucción
VPIPI Contractual – millones de COP 2013	\$842,229
VPIPI Acumulado – millones de COP (ago 2020)	\$0
Aportes ANI – millones de COP 2013	\$2,249,136
% Cumplimiento aportes ANI	2.94%



Fuente: Aniscopio, informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto actualizado a junio de 2020 e informe mensual de Interventoría correspondiente a mayo de 2020.

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

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
1	Popayán - Piendamó	19.08	1. Rehabilitación y mejoramiento de la calzada existente y construcción de la segunda calzada. 2. Se incluyen tramos de variante en doble calzada
2	Piendamó – Pescador	21.82	
3	Pescador - Mondomo	15.50	
4	Mondomo – Santander de Quilichao	19.43	

**Fuente:** Tabla 3 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No 11 de 2015.

El plazo estimado de la fase de preconstrucción se estableció inicialmente en 12 meses, contados desde la fecha de inicio del proyecto (24 de septiembre de 2015). Este plazo se amplió a 22 meses, también contados desde la fecha de inicio del proyecto, a través del otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 11 de 2015; sin embargo, a la fecha en el proyecto no se ha superado la fase de preconstrucción.

No se han cumplido a cabalidad las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción definidas en la sección 4.5 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015, lo cual ha traído consigo procesos administrativos sancionatorios contra el Concesionario y la materialización de controversias relacionadas con i) el plazo de dicha fase de preconstrucción, ii) las obligaciones asociadas a la realización de consultas previas y iii) las obligaciones asociadas a los aportes de equity y el fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo del proyecto.

Dichas controversias han dado lugar a que se implementen los mecanismos alternativos de solución de conflictos en el proyecto: tres paneles de amigable composición y un tribunal de arbitral convocado por el Concesionario contra la ANI ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el radicado No. 15.615.

Con el fin de solucionar las controversias y normalizar la ejecución del proyecto, el 20 de febrero de 2020 se suscribió un acuerdo conciliatorio relacionado con el proceso arbitral mencionado mediante el cual, en su antecedente No. 25, se estableció que:

*“25. De manera concreta, respecto de la demanda principal reformada y su contestación, las partes acuerdan que (a) La extensión de plazo de la Fase de Preconstrucción se produjo por hechos que no son imputables a ninguna de ellas; (b) Como consecuencia de la extensión de la Fase de Preconstrucción se vio afectado el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la obtención de las Licencias Ambientales; (c) Igualmente se vio afectado el aporte de giros de equity y el fondeo de subcuentas, algunos de los cuales no se han realizado a la fecha como consecuencia de la ampliación de la Fase de Preconstrucción y, teniendo en cuenta, además, lo indicado por el amigable componedor en la decisión del 26 de octubre de 2018; (d) las Partes ajustarán las fechas de los aportes de giros equity y fondeos de las Subcuentas de Compensaciones Ambientales, Redes y Predios, (e) el Concesionario, con el único objeto de lograr*

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

*la conciliación propuesta, asume los costos directos e indirectos de la gestión de las consultas previas y del cumplimiento de los acuerdos, en relación con las consultas previas con las comunidades étnicas Consejo Comunitario San José, La Laguna y El Arado, el Consejo Comunitario Afropianda, el Consejo Comunitario CURPAQ, el Consejo Comunitario Zanjón del Garrapatero y el Consejo Comunitario Aires del Garrapatero; (f) las Partes acuerdan las condiciones de pago de la Subcuenta de Interventoría y Supervisión tanto respecto de los valores atrasados como de los valores hacia el futuro (g) El Concesionario actualizará los documentos de las obligaciones afectadas por la ampliación de la Fase de Preconstrucción, tales como Plan de Obras, Plan de Adquisición Predial, entre otros; (h) las Partes acuerdan que la estructura de ingresos del Concesionario se mantendrá en las condiciones inicialmente pactadas en el Contrato de Concesión, e (i) las Partes acuerdan que, con el fin de compensar la mayor extensión de la Fase de Preconstrucción, exclusivamente en relación con la DR8, se aplicarán las reglas previstas en la Sección 3.4 (b) de la Parte General y la Sección 4.6 de la Parte Especial.”*

El 19 de junio de 2020 el tribunal de arbitraje aprobó en su integridad el acuerdo conciliatorio celebrado entre el Concesionario y la ANI, aceptando la renuncia de las pretensiones de las partes y declarando por terminado el proceso. Con base en el antecedente No. 24 del acuerdo conciliatorio,<sup>2</sup> se debía suscribir un otrosí mediante el cual se incorporen formalmente al contrato de concesión No. 11 de 2015 lo pactado en dicho acuerdo, lo que sucedió el 6 de agosto de 2020.

Entre otros aspectos, en la siguiente sección se presenta un análisis del estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, así como lo pactado con el acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020, análisis realizado en función del seguimiento y control que se ejerce desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

## 5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.3, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa, en función de **a)** las acciones de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente al cumplimiento de las condiciones precedentes para iniciar la fase de construcción, **b)** lo pactado en el acuerdo conciliatorio suscrito el 20 de febrero de 2020 para solucionar las controversias y normalizar la ejecución del contrato No. 11 de 2015 y **c)** las acciones implementadas en el proyecto a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

<sup>2</sup> “Dado que el presente acuerdo conciliatorio implica modificaciones a ciertas estipulaciones contractuales, las partes se comprometen a que, una vez aprobado por el Tribunal de Arbitraje, inmediatamente se suscribirá otrosí mediante el cual se incorporen formalmente al Contrato de Concesión, los ajustes contenidos en el presente documento.”

### 5.1 Estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción

La sección 4.4 de la parte general contrato de concesión No. 11 de 2015 establece diez requisitos sobre los cuales se deberá haber verificado su cumplimiento para el inicio de la fase de construcción. Según la sección 3.8 (a) de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, el plazo inicialmente previsto para que se cumpliera con estos requisitos era de doce meses contados desde la fecha de inicio del proyecto, 24 de septiembre de 2015, plazo que se incrementó a 22 meses tras la suscripción del otrosí No 4 al contrato de concesión No. 11 de 2015.

A agosto de 2020, luego de 59 meses contados desde la fecha de inicio del proyecto, no se ha acreditado el cumplimiento de todas las condiciones definidas en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015 para iniciar la fase de construcción.

Mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, la Interventoría presentó a la Entidad un resumen del estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, así:

Tabla 5. Estado a julio de 2020 de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción.

ÁREA	SECCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA OBLIGACIÓN	ESTADO A JULIO 2020
TÉCNICA	4.4 (a)	Haber obtenido el Concesionario la <b>no objeción de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales</b> , de conformidad con lo previsto en la Sección 6.2 de esta Parte General.	Cumplido
	4.4 (b)	Haber obtenido el Concesionario la <b>no objeción de los Estudios de Detalle de las Intervenciones de las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción</b> de acuerdo con el Plan de Obras, de conformidad con lo previsto en la Sección 6.2 de esta Parte General.	Cumplido
	4.4 (c)	Haber <b>suscrito el Concesionario el Contrato de Construcción</b> con sujeción a lo previsto en el CAPÍTULO V de esta Parte General.	Cumplido
FINANCIERA	4.4 (d)	<b>Haber efectuado el Concesionario el(los) Cierre(s) Financiero(s)</b> , según corresponda en los términos de la Sección 3.8 de esta Parte General, y efectuado los Giros de EQUITY previstos para ser desembolsados en la Fase de Preconstrucción.	Pendiente
PREDIAL	4.4 (e)	Respecto de los <b>Predios</b> , el Concesionario deberá <b>(i) haberlos adquirido, o (ii) demostrar que cuenta con la disponibilidad</b> entendida como la tenencia que le permita al Concesionario <b>acceder físicamente</b> al predio y realizar las actividades que impliquen su destinación al Proyecto- sobre, <b>al menos, el cuarenta por ciento (40%)</b> (Ya sea por (i), por (ii) o por la suma de ambos) de la longitud efectiva de los Predios necesarios para la <b>ejecución de las Intervenciones de la primera Unidad Funcional que deban acometerse al inicio de la Fase de Construcción</b> de acuerdo con el Plan de Obras. El porcentaje anterior podrá ser superior, si así se define entre el Concesionario y los Prestamistas.	Pendiente
AMBIENTAL	4.4 (f)	Haber <b>obtenido las Licencias y Permisos -incluida la Licencia Ambiental</b> , de ser procedente- requeridos por la Autoridad Estatal y por la <b>Autoridad Ambiental para el inicio de las Intervenciones de la primera Unidad Funcional a que se refiere la Sección 4.4(e)</b> , que requieran conforme a la Ley Aplicable de Licencias y/o Permisos.	Pendiente

ÁREA	SECCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA OBLIGACIÓN	ESTADO A JULIO 2020
SOCIAL	4.4. (g)	Respecto del cumplimiento del proceso de consulta previa a comunidades étnicas, en los casos en los que aplique para el inicio de las Intervenciones de las Unidades Funcionales que deben acometerse al inicio de la Fase de Construcción, haber logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior.	Cumplido
TODAS	4.4 (h)	Haber cumplido con las obligaciones previstas en los Apéndices y Anexos del Contrato que deben ser cumplidas durante la Fase de Preconstrucción.	Pendiente
LEGAL	4.4. (i)	<b>Obtener y mantener en vigor las garantías</b> de que trata el CAPÍTULO XII de esta Parte General.	Incumplido
FINANCIERA	4.4 (j)	<b>Fondear las subcuentas del Patrimonio Autónomo que así lo requieran</b> , de conformidad con lo previsto en este Contrato.	Pendiente

**Fuente:** Radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020.

Con base en la información registrada en la tabla anterior, a julio de 2020 la Interventoría reportó que se tiene pendiente el cumplimiento de seis condiciones precedentes para iniciar la fase de construcción. Enseguida se presenta un balance de estas condiciones pendientes y se presentan consideraciones al respecto:

### 5.1.1 Cierre financiero

En el capítulo II de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015 se indica que *“El plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de trescientos treinta (330) Días contados desde la Fecha de Inicio”*, plazo que se amplió a trescientos cincuenta y nueve (359) días, también contados desde la fecha de inicio del proyecto, a partir de lo establecido en la cláusula primera del otrosí No. 3 del 11 de agosto de 2016.

Se evidenció que mediante comunicación con radicado ANI No. 20163040284491 del 15 de septiembre de 2016, la ANI dio concepto favorable sobre los documentos remitidos por el Concesionario para acreditar el cierre financiero.

Sin embargo, en el balance de la Interventoría sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, presentado a la Entidad mediante radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, se reportó que *“El Concesionario acreditó mediante certificaciones bancarias cómo obtendría la financiación, pero luego se obtuvo la manifestación de retiro de Davivienda y hasta el momento no es claro con quiénes se suscribirán los contratos de crédito. No hay cierre financiero; a pesar de lo anterior, el riesgo de financiación es del Concesionario.”*

Asimismo, en dicho balance la Interventoría informó que el cierre financiero *“(…) es un elemento central en la viabilidad del Proyecto y su concreción está totalmente diluida. Luego de cuatro años de aprobado por ANI el cierre financiero en los términos presentados por el concesionario, no hay consecución de los recursos de deuda que requiere el proyecto para las obras proyectadas.”*

Tal como informó la Interventoría, la obtención del cierre financiero es un riesgo asignado al Concesionario según lo establecido en el inciso (xi) de la sección 13.2 de la parte general del contrato

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

de concesión No. 11 de 2015.<sup>3</sup> Asimismo, es responsabilidad del Concesionario asegurar la consecución de recursos para ejecutar el proyecto, según lo establecido en el inciso h de la sección 3.8 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015, según el cual:

*“La obligación del Concesionario de financiar el Proyecto no se agota ni se entiende cumplida con la obtención del Cierre Financiero. Por lo tanto, si con posterioridad a dicha obtención, el Prestamista incumpliese o se retirase del Proyecto por cualquier causa, justificada o no, el Concesionario deberá asegurar la consecución de los recursos adicionales que requiera para terminar el Proyecto, cumpliendo con la totalidad de los requisitos previstos en el Contrato. El retiro del Prestamista no servirá de excusa para el incumplimiento de las obligaciones del Concesionario ni para alegar incumplimiento por Evento Eximente de Responsabilidad”.*

No obstante, en línea con lo informado por la Interventoría, la obtención del cierre financiero condiciona la consecución de los recursos de deuda que se requieren; por tal razón, se considera que, a pesar de que la financiación del proyecto sea responsabilidad del Concesionario, debe existir claridad frente a los prestamistas y posterior suscripción de los contratos de crédito para asegurar la viabilidad de este proyecto y así lograr los fines esperados por la Entidad, respecto a la ejecución a cabalidad el alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 11 de 2015.

#### 5.1.2 Disponibilidad predial

En el balance de la Interventoría sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, presentado a la Entidad mediante radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, se reportó que “(...) frente a la **Longitud efectiva disponible** el Concesionario con corte mayo de 2020, reporta un total de 223 predios con disponibilidad, que corresponde al 34.2% de la Longitud efectiva para todo el corredor”.

Según el informe mensual de Interventoría correspondiente al periodo del 1 al 30 de junio de 2020<sup>4</sup>, la disponibilidad de longitud efectiva de los predios por unidad funcional es la siguiente:

<sup>3</sup> Son riesgos del Concesionario “(xi) Los efectos favorables o desfavorables de la obtención y/o alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la alteración en las variables del mercado, toda vez que es una obligación contractual de resultado del Concesionario obtener la completa financiación para la ejecución del Proyecto, para lo cual el Concesionario tiene plena libertad de establecer con los Prestamistas las estipulaciones atinentes al contrato de mutuo -o cualquier otro mecanismo de financiación- necesario para el desarrollo del Proyecto. No existirán cubrimientos o compensaciones de parte de la ANI como consecuencia de la variación supuesta o real entre cualquier estimación inicial de las condiciones de financiación frente a las realmente obtenidas por el Concesionario.”

<sup>4</sup> Radicado ANI No. 20204090617132 del 11 de julio de 2020.

Tabla 6. Longitud efectiva disponible (Predial).

UF	LONGITUD TOTAL (KM)	LONGITUD OBTENIDA (KM)	AVANCE (%)	FALTANTE (%)
1	19.23	6.60	34.3%	5.7%
2	21.89	7.34	33.5%	6.5%
3	15.45	7.84	50.7%	0.0%
4	19.5	4.20	21.5%	18.5%
<b>TOTAL</b>	<b>76.07</b>	<b>25.98</b>	<b>34.2%</b>	<b>5.8%</b>

Fuente: Tabla 6.18 del informe mensual No. 57 de Interventoría.

Es decir que la unidad funcional 3 es la única que cumple con la condición para iniciar obras; sin embargo, a la fecha no se tiene certeza de que la fase de construcción inicie por esta unidad funcional, pues, conforme a lo pactado en la cláusula tercera del acuerdo conciliatorio suscrito el 20 de febrero de 2020 *“El Concesionario actualizará los documentos de las obligaciones afectadas por la ampliación de la Fase de Preconstrucción, tales como Plan de Obras, Plan de Adquisición Predial, entre otros”*.

Según el párrafo 1 de la cláusula cuarta del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, el Concesionario debe presentar la actualización del Plan de Obras el 15 de diciembre de 2020 y la actualización del Plan de Adquisición Predial el 30 de septiembre de 2020.

### 5.1.3 Licencias y permisos ambientales

A pesar de que el inciso (f) de la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015 establezca que para iniciar la fase de construcción se deben haber obtenido las licencias y permisos requeridos por la Autoridad Ambiental para iniciar las intervenciones en la unidad funcional donde se acredite la disponibilidad de al menos el 40% de la longitud efectiva de los predios requeridos para la ejecución del proyecto, el 2 de marzo de 2018 hubo decisión unánime del panel de amigable composición del trámite No. 5428 en el sentido de que *“(…) el Contrato de Concesión continúa en Fase de Preconstrucción hasta tanto no se obtenga la Protocolización de las Consultas Previas y la obtención de las Licencias Ambientales de la totalidad de las Unidades Funcionales.”*<sup>5</sup>

En el balance de la Interventoría sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, presentado a la Entidad mediante radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, se reportó que se ha dado cumplimiento al requisito sobre consultas previas; sin

<sup>5</sup> Decisión quinta a las solicitudes de la sociedad convocante del trámite No. 5428 del 2 de marzo de 2018.

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

embargo, a la fecha el Concesionario no cuenta con licenciamiento ambiental para ninguna de las unidades funcionales.

En agosto de 2017, por medio de la Resolución No. 923 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), el Concesionario obtuvo licenciamiento ambiental para la unidad funcional 3 del proyecto; sin embargo, dicho acto administrativo quedó sin efectos con la expedición de la Resolución No. 1858 del 17 de septiembre de 2019 de la ANLA, como consecuencia de la sentencia de la Corte Constitucional T-281/19 dada el 20 de junio de 2019, que tuvo su causa en una acción de tutela instaurada por las comunidades indígenas La Laguna Siberia y Las Mercedes contra el Ministerio del Interior, de Transporte, la ANI, la ANLA y Nuevo Cauca S.A.S, debido a que no habían sido consultadas sobre este proyecto vial.

No obstante, mediante certificación número 584 del 23 de octubre de 2019, el Ministerio del Interior indicó que no se registraba presencia de las comunidades indígenas citadas, así:

***“PRIMERO:** Que **no se registra** presencia del Resguardo Indígena Nasa La Laguna Siberia, ubicado en los municipios de Caldono y Piendamó, Cauca, el cual fue constituido como territorio titulado por el INCORA mediante Resolución No. 020 del 21 de junio de 1994 y ampliado con la Resolución No. 039 de 2003, para el proyecto "CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN LA UNIDAD FUNCIONAL 3: PESCADOR (CALDONO) - MONDOMO (SANTANDER DE QUILICHAO) EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA".*

***SEGUNDO:** Que **no se registra** presencia del Resguardo Indígena Nasa "Las Mercedes", ubicado en el municipio de Cal dono, Cauca el cual fue constituido por el INCODER mediante Resolución No. 003 del 22 de julio de 2003, para el proyecto: "CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN LA UNIDAD FUNCIONAL 3: PESCADOR (CALDONO) - MONDOMO (SANTANDER DE QUILICHAO) EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA"”*

Con base en la certificación del Ministerio del Interior y en otros argumentos, mediante comunicación con radicado ANLA 20191878651000 del 29 de noviembre de 2019, el Concesionario solicitó revocatoria directa de la Resolución No. 1858 del 17 de septiembre de 2019. Ante esta solicitud, la ANLA expidió la Resolución No. 155 del 29 de enero de 2020, ratificando su posición al respecto.

Asimismo, con base en la certificación del Ministerio del Interior, se evidenció que el 12 de mayo de 2020, el Concesionario solicitó a la Corte Constitucional aclaración de la sentencia T-281/19 "(...) en el sentido de determinar si efectivamente la Resolución 923 de 8 de agosto de 2017 efectivamente ha perdido sus efectos jurídicos (...)”<sup>6</sup>, es decir la Resolución a través de la cual se obtuvo el licenciamiento ambiental para la unidad funcional 3 del proyecto. Solicitud que no se ha resuelto a la fecha.

<sup>6</sup> Solicitud disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

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

En ese orden de ideas, se evidenció que la Interventoría ha requerido al Concesionario presentar la estrategia para el trámite y obtención de la licencia ambiental de la unidad funcional 3 del proyecto.<sup>7</sup> A agosto de 2020 no se cuenta con esta estrategia; por ende, no se ha reiniciado el trámite de licenciamiento con la Autoridad Ambiental para la unidad funcional 3.

Los trámites de licenciamiento ambiental para las demás unidades funcionales del proyecto (1, 2 y 4) tampoco están en curso y, a agosto de 2020, se tienen vigentes procedimientos administrativos sancionatorios contra el Concesionario asociados a los Estudios de Impacto Ambiental (EIA)<sup>8</sup> y a la entrega del informe que contiene la forma, mecanismos y cronogramas previstos para el trámite y obtención de las licencias y permisos requeridos.<sup>9</sup> Por otro lado, también se evidenció que se tiene pendiente la actualización del Plan de Adaptación a la Guía Ambiental (PAGA) para la construcción del sector de la unidad funcional 4.

Según lo establecido en el inciso (ix) de la sección 13.2 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015<sup>10</sup>, los efectos favorables o desfavorables de la gestión ambiental son riesgos asumidos por el Concesionario; no obstante, la no obtención del licenciamiento ambiental para el proyecto ha contribuido a que este no se ejecute acorde a los tiempos inicialmente previstos.

Las situaciones aquí descritas pueden generar alertas sobre dos causas identificadas por la ANI para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado “Retrasos en la ejecución de los proyectos”<sup>11</sup>: *sentencias judiciales e incumplimientos contractuales*. Las consecuencias definidas por la Entidad para este riesgo son: *sobrecostos de los proyectos, no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y mayores costos de interventoría*.

Actualmente se ha materializado la consecuencia *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, pues el proyecto Popayán – Santander de Quilichao se estructuró

<sup>7</sup> Se puede evidenciar a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20204090362732 del 21 de abril de 2020.

<sup>8</sup> Ver radicados ANI No. 20193060195273 del 16 de diciembre de 2019, 20203060004033 del 6 de enero de 2020 y 20203060045203 del 9 de marzo de 2020.

<sup>9</sup> Ver radicado ANI No. 20193060195253 del 12 de diciembre de 2019.

<sup>10</sup> Son riesgos del Concesionario “(ix) Salvo por las coberturas a cargo de la ANI expresamente previstas en el Contrato, los efectos favorables o desfavorables derivados de la Gestión Social y Ambiental, toda vez que es obligación de resultado del Concesionario efectuar la Gestión Social y Ambiental y cumplir al respecto con la Ley Aplicable.”

<sup>11</sup> Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_riesgos\\_proceso\\_de\\_gestion\\_contractual\\_y\\_seguimiento\\_de\\_infraestructura\\_de\\_transporte\\_2019.xlsx](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx)

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

contemplando el inicio de su etapa de operación en 2020 y a la fecha no se ha superado la fase de preconstrucción.<sup>12</sup>

#### **5.1.4 Obligaciones previstas en los apéndices y anexos del contrato No. 11 de 2015 que deben ser cumplidas durante la fase de preconstrucción**

En el balance de la Interventoría sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, presentado a la Entidad mediante radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, se reportó, entre otros aspectos que:

*“El Concesionario debe allegar la Actualización de los siguientes formatos y manuales:*

*Activos de la Concesión*

*Actualización del Manual de Operación y Mantenimiento*

*Actualización Manual de Buen Gobierno*

*Actualización del Análisis de tramos de Concentración de Accidentes*

*Actualización del Plan de gestión Integral y Plan de Monitoreo del sector la Agustina*

*Adicional a lo anterior, para efectos del seguimiento respecto del cumplimiento de las condiciones precedentes, deberán aportarse los ajustes al Plan de Obras, Plan de Adquisición Predial, Plan de Compensaciones Socioeconómicas.*

*Si en el término de extensión de la Fase de Preconstrucción el concesionario identifica variaciones en las condiciones topográficas del corredor o nuevas redes, deberá allegar los ajustes a los diseños geométricos e inventario de redes, junto con los presupuestos de su traslado, para el adecuado control de las subcuentas.* (Subrayado fuera de texto)

Con base en la cláusula tercera del acuerdo conciliatorio relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.615, suscrito entre la ANI y el Concesionario el pasado 20 de febrero de 2020, se acordó que *“El Concesionario actualizará los documentos de las obligaciones afectadas por la ampliación de la Fase de Preconstrucción, tales como Plan de Obras, Plan de Adquisición Predial entre otros.”*; sin embargo, no se estableció de manera explícita que el Concesionario deba verificar la existencia de variaciones en las condiciones del terreno que puedan dar lugar a actualizar los estudios y diseños de detalle, los cuales tuvieron no objeción entre noviembre de 2016 y junio de 2017.

Según lo reportado por la Interventoría, existe la posibilidad de que las condiciones del terreno hayan sufrido modificaciones al igual que la cantidad de redes en el corredor vial; por lo tanto, la Interventoría considera que es necesario que el Concesionario realice la verificación correspondiente y realice los ajustes procedentes.

A pesar de que según el inciso (v) de la sección 13.2 de la parte general del proyecto son riesgos asignados al Concesionario *“Los efectos favorables o desfavorables derivados de los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o cualquier otro componente de diseño, sobre la*

<sup>12</sup> Según la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, se estimó que la fase preoperativa tendría una duración de 60 meses contados desde la fecha de Inicio (24 de septiembre de 2015).

programación de obra, sobre los costos, y/o en general sobre cualquier situación que pueda verse afectada como consecuencia de su ejecución durante cualquiera de las etapas (...)”, no realizar oportunamente la verificación de las condiciones actuales del terreno y no realizar los ajustes procedentes en los diseños podría llegar a generar retrasos adicionales en la ejecución del proyecto.

Como se ha mencionado, la Entidad ha identificado que los “Retrasos en la ejecución de los proyectos”<sup>13</sup> hacen parte de los riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.

Por otro lado, en línea con el reporte de Interventoría citado, la actualización del inventario de redes fomentaría el control de los recursos de la subcuenta creada para asumir los gastos en esa materia. Según el inciso (e) de la sección 8.2 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015 “Si el Valor Estimado de Redes llegare a ser insuficiente, los costos adicionales al cien por ciento (100%) del Valor Estimado de Redes serán asumidos por las Partes (...)”. A partir de la sección referenciada del contrato de concesión No. 11 de 2015, el Concesionario asumiría los sobrecostos hasta el 120% respecto al valor de la subcuenta de redes, entre el 120% y el 200% el sobrecosto sería asumido entre la ANI y el Concesionario, y corresponde a la ANI asumir el valor correspondiente a una cuantía superior al 200%.

A partir del seguimiento de la Interventoría a la matriz de riesgos del proyecto,<sup>14</sup> se evidenció que las estimaciones actuales generan alertas tempranas sobre la materialización de sobrecostos en el traslado y/o protección de redes que puede llegar a requerir la ejecución de recursos públicos. El presupuesto actual supera en más de 200% el valor de la subcuenta de redes y con base en el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto, la ANI no tendría la capacidad de asumir los sobrecostos a su cargo con los recursos de dicho fondo, en el eventual caso de que estos se materialicen.

Según el inciso (c) de la sección 4.5 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, el valor estimado en estructuración del proyecto para el manejo y/o traslado de redes fue de \$5.585.956.101 de diciembre de 2013. Por su parte, las contingencias aprobadas para el riesgo sobrecostos en esta materia ascienden a \$84.000.000 de diciembre de 2013.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_riesgos\\_proceso\\_de\\_gestion\\_contractual\\_y\\_seguimiento\\_de\\_infraestructura\\_de\\_transporte\\_2019.xlsx](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx)

<sup>14</sup> Disponible para consulta en el Anexo No. 1 (Matriz diagnóstico junio 2020) del informe de Interventoría correspondiente al mes de junio de 2020: Radicado ANI No. 20204090617132 del 11 de julio de 2020.

<sup>15</sup> La aprobación del Plan de Aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales del Proyecto Vial Popayán – Santander de Quilichao se puede consultar con el radicado ANI No. 20144090585462 del 26 de noviembre de 2014.

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

El contrato de concesión No. 11 de 2015, en el inciso (iv) de la sección 7.2 de la parte general, establece que “(...) En el evento en que no se encuentren situados recursos para atender la obligación en el Fondo de Contingencias o los mismos sean insuficientes, la ANI dispondrá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. Si no es posible el traslado de los recursos por ser insuficientes, la ANI deberá incluir en su propio presupuesto los recursos necesarios (...)”.

Complementando lo anterior, se evidenció que las estimaciones actuales también generan alertas tempranas sobre la materialización de sobrecostos en la adquisición predial que puede llegar a requerir la ejecución de recursos públicos.

Para este caso, el sobrecosto se estima en la franja del 120% y el 200%, es decir que la ANI tendría la obligación de mitigar el 70% de los sobrecostos según lo indicado en el inciso (d) de la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015. Obligación que se podría asumir con los recursos previstos en materia predial dentro del plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto.

Según el inciso (a) de la sección 4.5 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, el valor estimado en estructuración del proyecto para la adquisición predial y compensaciones socioeconómicas fue de \$70.913.867.338 de diciembre de 2013. Por su parte, las contingencias aprobadas para el riesgo sobrecostos en esta materia ascienden a \$34.532.000 de diciembre de 2013.<sup>15</sup>

En este punto se debe tener en cuenta que la ANI ha identificado que los “Sobrecostos en la ejecución de los proyectos” hacen parte de los riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*.<sup>16</sup> La Entidad ha descrito el riesgo así: “Se presenta un mayor valor para atender las obligaciones contractuales por vacíos técnicos, jurídicos, ambientales, sociales y prediales” y ha identificado que su materialización puede dar lugar a las consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos y deterioro de la imagen reputacional*.

Asimismo, para el caso de los recursos con los que cuenta la ANI para asumir una eventual materialización de sobrecostos en el traslado y/o manejo de redes, la Entidad ha identificado que la “Insuficiencia de recursos para cubrir contingencias” hace parte de los riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*. Riesgo que se ha descrito así: “Se refiere a los riesgos no previstos del proyecto, los cuales requieren recursos adicionales del fondo de contingencia durante la ejecución de los contratos” y ha identificado que su materialización puede dar lugar a consecuencias como: *costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de*

<sup>16</sup> Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_riesgos\\_proceso\\_de\\_gestion\\_contractual\\_y\\_seguimiento\\_de\\_infraestructura\\_de\\_transporte\\_2019.xlsx](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx)

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

*los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes.*

Por otro lado, se evidenció que en la estructuración de los contratos de concesión del programa de quinta generación (5G) se han tenido en cuenta las lecciones aprendidas que ha dejado el programa de cuarta generación (4G), en lo referente a sobrecostos que deben ser asumidos por la ANI. Por ejemplo, con base en el proyecto de minuta del contrato de concesión correspondiente a la Nueva Malla Vial del Valle de Cauca, se evidenció que se busca establecer que el Concesionario es el responsable de asumir los efectos favorables y/o desfavorables cuando se efectúe una modificación al diseño geométrico de la carretera que se extienda más allá del área de la franja de terreno del corredor vial del proyecto, “(...) en cuanto al valor base de la modificación y a la totalidad de los riesgos, entiéndase la totalidad, como la sumatoria de los riesgos y/o la porción del riesgos a cargo del Concesionario más los riesgos y/o porción de riesgos a cargo de la ANI (...).”<sup>17</sup>

#### **5.1.5 Garantías del contrato No. 11 de 2015**

El capítulo XII del contrato de concesión No. 11 de 2015 establece tres tipos de garantías o mecanismos de cobertura que se deben mantener vigentes durante su ejecución: i) Garantía Única de Cumplimiento, ii) Póliza de responsabilidad extracontractual y iii) seguro de daños contra todo riesgo.

En el balance de la Interventoría sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, presentado a la Entidad mediante radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, se reportó que “Para el año 2020 el Concesionario no ha allegado la actualización de las garantías por cambio de año y en septiembre debe allegar nuevamente las que tienen vencimiento anual en septiembre.”

Lo anterior dio lugar a que a través de memorando ANI No. 20203060048383 del 16 de marzo de 2020, la Supervisión radicara al Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales la solicitud formal de inicio de procedimiento administrativo sancionatorio por el presunto incumplimiento de la obligación relacionada con la presentación de la actualización de las garantías del proyecto, de acuerdo con el literal (r) de la sección 6.1 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015.<sup>18</sup> Se evidenció que el 15 de julio de 2020 se instaló la audiencia de que trata el artículo 86 de la Ley 1474, reanudada el 21 de julio de 2020. A la fecha de radicación del presente informe el procedimiento sancionatorio se encuentra en curso.

<sup>17</sup> Sección 6.3 del proyecto de minuta del contrato de concesión correspondiente al proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca. Disponible para descarga en el enlace <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-19-10660579>

<sup>18</sup> La sección 6.1 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015 establece que el incumplimiento en la constitución y mantenimiento de las garantías es un hecho generador de multa.

### 5.1.6 Subcuentas del patrimonio autónomo

El 17 de junio de 2020, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales informó que se tienen en curso procedimientos sancionatorios cuyas sanciones incluirían declaratorias de incumplimiento y multas, relacionadas con presuntos incumplimientos en los fondeos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales, redes, soporte contractual y MASC.<sup>19</sup> También se evidenció que cursa un procedimiento administrativo sancionatorio relacionado con los fondeos de la subcuenta de interventoría y supervisión.<sup>20</sup>

Asimismo, con base en la sección 4.4 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, se evidenció que de 10 giros de Equity que se debieron ejecutar a agosto de 2020, el Concesionario únicamente ha dado cumplimiento a los giros de Equity 1, 2 y 3. Lo anterior da lugar a que no se haya ejecutado una inversión prevista de aproximadamente \$405,000 millones de diciembre de 2013. Según lo informado por la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales, respecto a los giros de Equity 4, 5, 6 y 7 cursa un procedimiento sancionatorio.<sup>19</sup>

Con base en las cláusulas cuarta y quinta del acuerdo conciliatorio relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.615, suscrito entre la ANI y el Concesionario el pasado 20 de febrero de 2020, se acordó modificar las fechas máximas de aportes a las subcuentas de predios, compensaciones ambientales y redes, así como de los giros de Equity 4 a 11, lo que se formalizó con las cláusulas quinta y sexta del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015 y da lugar a que la ANI proceda a la revisión de los procesos sancionatorios asociados, con fundamento en la cláusula décima segunda de dicha modificación contractual.<sup>21</sup> Lo mismo sucede con la subcuenta de interventoría y supervisión, pues, como se detalla en la sección 5.2, con el acuerdo conciliatorio se establecieron compromisos al respecto.

### 5.1.7 Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Luego de casi cinco años contados desde la fecha de inicio del proyecto, no se ha acreditado el cumplimiento de todas las condiciones definidas en la sección 4.4 de la parte general del

<sup>19</sup> El reporte remitido por la Gerencia del GIT de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales hace parte de los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>20</sup> Solicitado mediante comunicación con radicado ANI No. 20193060113783 el 31 julio de 2019.

<sup>21</sup> **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA:** La ANI procederá a la revisión y, si es del caso, el cierre de los periodos de cura y los procedimientos administrativos sancionatorios que actualmente se adelanten conforme a las obligaciones contractuales objeto del presente Otrosí.

contrato de concesión No. 11 de 2015 para iniciar la fase de construcción del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

2. A julio de 2020, la Interventoría reportó que para superar la fase de preconstrucción se deben atender pendientes de aspectos relacionados con: el cierre financiero, disponibilidad predial, obtención de licencias y permisos ambientales, actualización de documentos de obligaciones afectadas por la ampliación de la fase de preconstrucción (i.e. plan de obras y plan de adquisición predial), garantías y fondeos de las subcuentas del patrimonio autónomo.
3. Se considera que la actual incertidumbre frente a los prestamistas y posterior suscripción de los contratos de crédito correspondientes, es decir el cierre financiero definitivo, genera un riesgo frente a la ejecución del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.
4. El 2 de marzo de 2018 hubo decisión unánime del panel de amigable composición del trámite No. 5428 en el sentido de que “(...) el Contrato de Concesión continúa en Fase de Preconstrucción hasta tanto no se obtenga la Protocolización de las Consultas Previas y la obtención de las Licencias Ambientales de la totalidad de las Unidades Funcionales.” Al respecto se evidenció que se ha dado cumplimiento al requisito sobre consultas previas; sin embargo, a la fecha el Concesionario no cuenta con licenciamiento ambiental para ninguna de las cuatro unidades funcionales del proyecto y no se han iniciado los trámites correspondientes con la Autoridad Ambiental.
5. Con base en los análisis de Interventoría, se considera que no realizar oportunamente la verificación de las condiciones actuales del terreno y ajustes procedentes en los diseños podría llegar a generar retrasos adicionales en la ejecución del proyecto.
6. El presupuesto actual para el manejo y/o traslado de redes supera en más de 200% el valor de la subcuenta de redes y, con base en el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto, la ANI no tendría la capacidad de asumir los sobrecostos a su cargo con los recursos de dicho fondo, en el eventual caso de que estos se materialicen.
7. El presupuesto actual para la adquisición predial genera alertas tempranas de sobrecostos entre el 120% y 200% respecto al valor estimado para la subcuenta predial, es decir que la ANI tendría la obligación de mitigar el 70% de estos sobrecostos. Esta obligación se podría asumir con los recursos previstos en el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.
8. Una vez analizado el estado de las condiciones precedentes a la fase de construcción se generan alertas respecto a los siguientes riesgos identificados por la ANI para el *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:
  - a. **Insuficiencia de recursos para cubrir contingencias:** Los presupuestos actuales asociados al traslado y/o manejo de redes y a la adquisición predial pueden generar alertas respecto al propósito de los dos controles definidos por la ANI para este riesgo: “(...) lograr una adecuada identificación de los predios, de las redes y las

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

*compensaciones ambientales (...)*<sup>22</sup> debido a que existe la posibilidad de que se materialicen sobrecostos que deben ser asumidos por la Entidad. Para el caso del eventual sobrecosto en el traslado y/o manejo de redes, es posible que los recursos destinados en el fondo de contingencias no sean suficientes para que la ANI asuma sus obligaciones.

- b. **Retrasos en la ejecución de los proyectos:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la materialización del riesgo<sup>23</sup>; sin embargo, en la ejecución del proyecto se han presentado causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como *sentencias judiciales e incumplimientos contractuales*.

Las sentencias judiciales se han materializado en virtud de los tres amigables componedores y del tribunal de arbitramento que han tenido lugar en el proyecto, así como de la sentencia de la Corte Constitucional T-281/19, y los incumplimientos contractuales se han materializado en función de obligaciones precedentes para el inicio de la fase de construcción que actualmente hacen parte de procedimientos administrativos sancionatorios, tal como la obligación contractual relacionada con mantener en vigor las garantías del contrato de concesión No. 11 de 2015. A pesar de que se tengan procedimientos sancionatorios en curso, se debe tener en cuenta que las obligaciones contractuales continúan vigentes.

La ocurrencia de estas causas da lugar a que se generen alertas sobre las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, principalmente en lo relacionado a la *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, pues el proyecto Popayán – Santander de Quilichao se estructuró contemplando el

---

<sup>22</sup> Los controles definidos por la ANI para este riesgo son: 1) Los colaboradores de las vicepresidencias de estructuración y planeación, riesgo y entorno, cuando se requiere aplican lo establecido en los procedimientos Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión y Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada, con el propósito de lograr una adecuada identificación de los predios, de las redes y las compensaciones ambientales, como evidencia de la aplicación de los procedimientos quedan los soportes establecidos en los mismos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa. y 2) Los colaboradores de las vicepresidencias de estructuración y planeación, riesgo y entorno, aplican en todos los proyectos en estructuración lo establecido en el procedimiento Plan de aportes al fondo de contingencias contractuales de las entidades estatales para proyectos nuevos, con el propósito de lograr una adecuada valoración de los riesgos, la no aplicación del procedimiento generaría sobrecostos al proyecto, como evidencia de la aplicación del procedimiento quedan los soportes establecidos en el mismo.

<sup>23</sup> Por ejemplo: reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, presentación de los informes mensuales del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y revisión y aprobación de los informes mensuales de interventoría

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

inicio de su etapa de operación en 2020 y el proyecto no ha superado la fase de preconstrucción.

- c. **Sobrecostos en la ejecución de los proyectos:** Los presupuestos actuales asociados al traslado y/o manejo de redes y a la adquisición predial pueden generar alertas respecto al cumplimiento del propósito del primer control definido por la ANI para este riesgo:<sup>24</sup> “(...) lograr una adecuada identificación de los predios, de las redes y las compensaciones ambientales (...)” ya que, con base en las estimaciones actuales, existe la posibilidad de que se materialicen sobrecostos que deben ser asumidos por la Entidad.
  - d. **Controversias contractuales:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar su materialización;<sup>25</sup> sin embargo, en la ejecución del proyecto se han materializado dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: *tribunales de arbitramento y amigables componedores y no entrega de obras en los tiempos establecidos.*
9. Las alertas generadas en función de los riesgos del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, tras analizar el estado de las condiciones precedentes para iniciar la fase de construcción del proyecto Popayán – Santander de Quilichao, evidencian la necesidad de ser consideradas al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar su materialización.

## 5.2 Acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020 relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.165 convocado por Nuevo Cauca S.A.S contra la ANI

El 20 de febrero de 2020 el Concesionario y la ANI suscribieron un acuerdo conciliatorio con el propósito de solucionar las controversias que han surgido en la ejecución del proyecto Popayán – Santander de Quilichao, acuerdo conciliatorio que fue aprobado en su integridad el 19 de junio de 2020 por el tribunal de arbitraje encargado. Con base en el antecedente No. 24 del acuerdo conciliatorio, una vez obtenida la aprobación por el tribunal de arbitraje “(...) inmediatamente se

<sup>24</sup> El primer control definido por la Entidad para este riesgo es: “Los colaboradores de las vicepresidencias de estructuración y planeación, riesgo y entorno, cuando se requiere aplican lo establecido en los procedimientos Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión y Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada, con el propósito de lograr una adecuada identificación de los predios, de las redes y las compensaciones ambientales, como evidencia de la aplicación de los procedimientos quedan los soportes establecidos en los mismos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa”.

<sup>25</sup> Por ejemplo: modificaciones contractuales suscritas, propuestas de modificaciones contractuales, reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y diligenciamiento y actualización de la matriz de riesgos del proyecto.

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

suscribirá otrosí mediante el cual se incorporen formalmente al Contrato de Concesión, los ajustes contenidos en el presente documento.”, otrosí que se suscribió el 6 de agosto de 2020, durante la ejecución de la auditoría.

Enseguida se sintetiza lo pactado en las doce cláusulas del acuerdo conciliatorio y se exponen consideraciones al respecto, pues se evidenciaron situaciones que pueden generar alertas para la Entidad:

### 5.2.1 Acuerdos en relación con la ampliación de la fase de preconstrucción

En la cláusula primera del acuerdo conciliatorio se establecieron condiciones asociadas a una eventual materialización de diferencia de recaudo para el año ocho, la cual, conforme al inciso (b) de la sección 3.4 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015, debe ser asumida por la ANI. Dicha cláusula indica lo siguiente:

*“Con fundamento en la decisión del Amigable Compondedor en el Trámite 5428, respecto de la duración de la Fase de Preconstrucción y su efecto sobre la obligación de inversión a cargo del Concesionario, las Partes acuerdan que, exclusivamente en relación con la DR8, se aplicarán las reglas previstas en la Sección 3.4 (b) de la Parte General y la Sección 4.6 de la Parte Especial, con las siguientes precisiones:*

**(a)** *El plazo de pago de la DR8 no será de cuarenta y cinco (45) días conforme a lo pactado en las Secciones 3.4 (b) (iii) y 3.6 de la Parte General, sino de cuatrocientos cinco (405) días contados a partir del vencimiento del año ocho (8) contado desde la Fecha de Inicio, vencido el cual comenzarán a causarse intereses remuneratorios conforme a lo previsto en la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato de Concesión.*

(...)

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** *Las Partes acuerdan que la modificación del plazo de pago de la DR8 compensa de manera integral y total cualquier posible afectación del Proyecto y de la AGENCIA relacionada con la duración adicional de la Fase de Preconstrucción, a la fecha de suscripción de este acuerdo.”*

La eventual materialización de la diferencia de recaudo podría tener su origen en que los tiempos previstos para iniciar el recaudo en el proyecto no se van a cumplir. Por ejemplo, según el inciso (c) de la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, se estableció que “*El Recaudo de Peaje de la Estación de Peaje Mondomo comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional Cuatro*”.

Con base en las condiciones iniciales del contrato de concesión No. 11 de 2015 y según lo establecido en la sección 5.2 de su parte especial, se preveía que la unidad funcional 4 se ejecutara dentro de los treinta y seis meses contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción y la suscripción de dicha acta se estimó para el segundo semestre de 2016.

En ese sentido, como se menciona más adelante en el numeral 5.2.10, se considera que se debe iniciar con oportunidad la valoración de obligaciones contingentes para tener certeza de la capacidad de la Entidad para asumir la materialización de este posible diferencial de recaudo.

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

Se evidenció que lo pactado en el acuerdo conciliatorio y relacionado con el diferencial de recaudo se formalizó con la cláusula segunda del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, como se mencionó, suscrito el 6 de agosto de 2020.

## 5.2.2 Consultas previas

En la cláusula segunda del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“Con relación a las consultas previas requeridas para la ejecución del Proyecto, las Partes acuerdan que el Concesionario deberá llevar a cabo todo el proceso de consulta previa a comunidades étnicas hasta lograr el acuerdo definitivo y su protocolización, y dará cumplimiento a los acuerdos alcanzados con las correspondientes comunidades étnicas (...)*

*(...)*

**PARÁGRAFO 1:** *Las Partes dejan constancia que la gestión realizada a la fecha en materia de las consultas previas y obtención de licencias ambientales se vio afectada por situaciones ajenas a ellas, por lo cual no existe incumplimiento de ninguna de estas en este sentido. No obstante, las Partes se comprometen a que en el otrosí que se suscriba en la fecha en que se apruebe esta conciliación se deberá incluir expresamente el cronograma para la ejecución de las labores tendientes a la obtención de las licencias ambientales.*

**PARÁGRAFO 2:** *Las Partes dejan constancia que, durante la ejecución del Contrato, el Concesionario continuará ejecutando los procesos de consultas previas que se llegaran a activar en el corredor concesionado.”*

Como se indicó en la sección 5.1, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090585122 del 4 de julio de 2020, la Interventoría presentó a la Entidad un resumen del estado de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, a partir del cual se concluye que, a julio de 2020, los requisitos en materia de consultas previas se han cumplido; no obstante, actualmente no cursan trámites con la Autoridad Ambiental para la obtención de las licencias requeridas para materializar el proyecto.

A pesar de que en el parágrafo 1 de la cláusula tercera del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015 se estableció 15 de noviembre de 2020, como fecha máxima de radicación de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de las unidades funcionales 1, 2 y 4 a la Autoridad Ambiental<sup>26</sup>, se considera que se debe tener en cuenta que, adicional a la debida diligencia que se requerirá de parte

<sup>26</sup> A su vez, el parágrafo 1 de la cláusula tercera del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015 indica que “(...) En relación con la Unidad Funcional 3, **(a)** en caso de que la Corte Constitucional se pronuncie en el sentido de que efectivamente queda sin efecto la licencia ambiental, dentro de los 10 días calendario siguientes a la notificación de la decisión de la Corte Constitucional, el **CONCESIONARIO** presentará a la Interventoría el cronograma para la obtención de la licencia ambiental, o **(b)** en caso de que, vencido el plazo de tres (3) meses contados desde la suscripción del presente Otrosí, no se notifique decisión de la Corte Constitucional sobre la petición de aclaración de la sentencia T-281 de 2019, el **CONCESIONARIO** tendrá 10 días calendario para presentar a la Interventoría el cronograma para la obtención de la licencia ambiental.”

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

del Concesionario en los trámites asociados, la Autoridad Ambiental es quien define la procedencia o no de otorgar las licencias ambientales y en este proceso puede llegar a requerir información complementaria para tomar su decisión, acorde a los plazos establecidos en el artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible (No. 1076 de 2015), una vez el Concesionario inicie los trámites correspondientes.

Asimismo se debe tener en cuenta que la obtención del licenciamiento ambiental condiciona el inicio de la fase de construcción, pues, retomando lo indicado en la sección 5.1.3, el 2 de marzo de 2018 hubo decisión unánime del panel de amigable composición del trámite No. 5428 en el sentido de que “(...) el Contrato de Concesión continúa en Fase de Preconstrucción hasta tanto no se obtenga la Protocolización de las Consultas Previas y la obtención de las Licencias Ambientales de la totalidad de las Unidades Funcionales.”<sup>27</sup>

### 5.2.3 Condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción

En la cláusula tercera del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“Para el inicio de la Fase de Construcción, las Partes acuerdan mantener las mismas Condiciones Precedentes pactadas en la Sección 4.4 de la Parte General, las cuales no se han podido cumplir a la fecha por situaciones ajenas a ellas.*

*El Concesionario actualizará los documentos de las obligaciones afectadas por la ampliación de la Fase de Preconstrucción, tales como Plan de Obras, Plan de Adquisición Predial, entre otros. Además, entre la fecha de suscripción y aprobación del presente documento conciliatorio y la fecha de inicio de la Fase de Construcción, el Concesionario ejecutará con debida diligencia el procedimiento de expedición de las licencias ambientales hasta su culminación”*

A través del párrafo 1 de la cláusula cuarta del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, se definió 15 de diciembre de 2020 como fecha máxima para que el Concesionario presente la actualización del plan de obras y 30 de septiembre de 2020 como fecha máxima para que el Concesionario actualice: i) el manual de operación, ii) el plan de contingencias y emergencias, iii) el estudio del corredor en los aspectos asociados a los componentes del medio físico y iv) el plan de adquisición de predios (PAP). Según dicho párrafo, se prevé que el PAP ajustado al plan de obras se entregue el 6 de enero de 2021, al igual que el plan de compensaciones socioeconómicas actualizado.

El estado de las condiciones precedentes para iniciar la fase de construcción se analizó en la sección 5.1. Asimismo, con base en lo indicado en la sección 5.2.2, se considera que la ruta crítica corresponde al licenciamiento ambiental debido a que la Autoridad Ambiental debe definir su viabilidad y su obtención condiciona el inicio de la fase de construcción del proyecto.

<sup>27</sup> Decisión quinta a las solicitudes de la sociedad convocante del trámite No. 5428 del 2 de marzo de 2018.

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

#### 5.2.4 Giros de Equity

Con base en la cláusula cuarta del acuerdo conciliatorio, los giros de Equity 4 a 11, definidos en la sección 4.4 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015, se realizarán en función de meses contados a partir de la fecha de inicio de la fase de construcción y no de la fecha de inicio del proyecto como se contempló inicialmente en el contrato de concesión, lo que se formalizó con la cláusula quinta del otosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015.

Como se indicó en la sección 5.1.6, actualmente cursa un proceso administrativo sancionatorio debido a que no se dio cumplimiento a los giros de Equity 4, 5, 6 y 7 acorde a los plazos definidos en la sección 4.4 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015.

Dicho proceso sancionatorio podría llegar a cesar a partir de lo establecido en la cláusula décima segunda del otosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015:

*“CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: La ANI procederá a la revisión y, si es del caso, al cierre de los periodos de cura y los procedimientos administrativos sancionatorios que actualmente se adelanten conforme a las obligaciones contractuales objeto del presente Otosí.”*

Teniendo en cuenta que los equity corresponden a los giros que debe hacer el Concesionario al patrimonio autónomo del proyecto y que la ejecución del proyecto debe ser financiada con recursos de dicho patrimonio y con recursos de deuda, se considera que las condiciones actuales del proyecto pueden generar alertas sobre la capacidad que tiene el Concesionario para cumplir con sus obligaciones, pues no se han ejecutado giros de equity por un valor acumulado y aproximado de \$405,000 millones de diciembre de 2013 y no se cuenta con cierre financiero definitivo que dé certeza de disponibilidad de recursos de deuda.

#### 5.2.5 Fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo

En la cláusula quinta del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“En relación con los fondeos de Subcuentas del Patrimonio Autónomo (1) se modifican las fechas máximas de los aportes 4 y subsiguientes de Subcuenta Predios, 4 y siguientes de la Subcuenta Compensaciones Ambientales y 2 de la Subcuenta Redes, a los que se refiere la Sección 4.5 de la Parte Especial; (2) se fija el valor y la periodicidad de los aportes a la Subcuenta Interventoría y Supervisión en caso de extenderse la Fase de Preconstrucción, que quedarán así (...)”*

Lo que se formalizó con la cláusula sexta del otosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, modificando las fechas máximas de fondeos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales y de redes, definidas inicialmente en la sección 4.5 de la parte especial del contrato de concesión No. 11 de 2015 en función de meses contados a partir de la fecha de inicio de la fase de construcción y no de la fecha de inicio del proyecto como se contempló inicialmente en el contrato de concesión.

Asimismo, con la modificación contractual mencionada se acordó fondear la subcuenta Interventoría y Supervisión cada seis meses contados a partir de los cinco días calendario posteriores a la

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

suscripción del otrosí No. 5, 6 de agosto de 2020, pues, como se detalla en la sección 5.2.6, dicha cuenta ha sufrido de insuficiencia de recursos.

Como se indicó en la sección 5.1.6, actualmente cursan procedimientos administrativos sancionatorios cuyas sanciones incluirían declaratorias de incumplimiento y multas, relacionadas con presuntos incumplimientos en los fondeos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales, de redes y de interventoría y supervisión.

Al igual que para el caso de los giros de equity, dichos procesos sancionatorios podrían llegar a cesar a partir de lo establecido en la cláusula décima segunda del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015:

*“CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: La ANI procederá a la revisión y, si es del caso, al cierre de los periodos de cura y los procedimientos administrativos sancionatorios que actualmente se adelanten conforme a las obligaciones contractuales objeto del presente Otrosí.”*

### 5.2.6 Traslado y utilización de recursos de la subcuenta predios

En la cláusula sexta del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“Teniendo en cuenta que la extensión de la Fase de Preconstrucción implicó un mayor costo de la Interventoría y la Supervisión, así como la Operación del proyecto, la AGENCIA de manera excepcional y por esta única vez autoriza el traslado de la Subcuenta Predios de la suma de COP 25.000 millones con los siguientes destinos: (a) COP 10.000 millones a la Subcuenta Interventoría y Supervisión, que deberán ser utilizados para el pago de los valores pendientes de pago a la Interventoría, junto con los correspondientes intereses moratorios hasta el momento del pago de la deuda, y (b) COP 15.000 millones a la Cuenta Proyecto, que deberán ser utilizados exclusivamente en actividades de gestión ambiental, de gestión social, de gestión predial y de operación y mantenimiento, así como en las necesarias para el cumplimiento de los indicadores contractuales. El traslado de recursos se hará una vez se apruebe la conciliación por parte del Tribunal de Arbitraje y se suscriba el correspondiente otrosí.*

*En relación con el traslado de los recursos de la Subcuenta Predios, el Concesionario se compromete a que (a) en un término máximo de doce (12) meses contados desde la aprobación de la presente conciliación, devolverá la totalidad de los recursos a la Subcuenta Predios actualizando los COP 25.000 millones con la TDI del contrato y el IPC (...).”*

Con relación al inciso (a), con la suscripción del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015 se “(...) autoriza el traslado de la Subcuenta Predios de la suma de COP 25.000 millones con los siguientes destinos: (a) COP 10.000 millones a la Subcuenta Interventoría y Supervisión, que deberán ser utilizados para el pago de los valores pendientes de pago a la Interventoría, junto con los correspondientes intereses moratorios hasta el momento del pago de la deuda (...)” (Subrayado fuera de texto).

La Interventoría ha relacionado estos pagos pendientes con el riesgo definido en el proyecto como *Insuficiencia de recurso para el pago de la interventoría por razones no atribuibles al Concesionario.*

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

Con base en el seguimiento a junio de 2020<sup>28</sup> que la Interventoría adelanta a la matriz de riesgos del proyecto:

*“Desde septiembre de 2016 los fondeos a esta subcuenta se han venido realizando de manera irregular y desde agosto de 2017 empezaron a ser evidentes problemas de falta de fondos para atender de manera oportuna los egresos previstos a ser cubiertos con esta subcuenta (pagos a la interventoría y supervisores de ANI). El concesionario ha alegado que la literalidad del contrato no lo obliga a realizar anticipados a esta subcuenta. Los fondeos realizados desde el inicio del proyecto alcanzaron para cubrir de manera suficiente los gastos realizados por la interventoría y la supervisión hasta abril de 2018, desde entonces esta subcuenta está en descubierto. El acuerdo conciliatorio aprobado en junio 19 de 2020 incluye utilizar dineros de la subcuenta predial para, entre otras cosas, sufragar el descubierto mencionado y se ajustará el contrato en lo pertinente al fondeo de esta subcuenta considerando que se sigue alargando la fase de preconstrucción.”*  
(Subrayado fuera de texto).

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto reportó que *“a la interventoría se le adeuda el pago correspondiente a las mensualidades desde abril de 2018 hasta la última factura radicada que corresponde al mes de diciembre de 2019, exceptuando el mes de octubre de 2018,”*<sup>29</sup> lo que supera los COP 6.000 millones, sin contar los pagos pendientes de 2020. Estos hechos justifican lo pactado en la cláusula sexta del acuerdo conciliatorio, formalizada con la cláusula séptima del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, de trasladar COP 10.000 millones de la Subcuenta Predios a la Subcuenta Interventoría y Supervisión.

Previo a la suscripción del acuerdo conciliatorio, se evidenció que desde la Supervisión se habían adelantado acciones orientadas a mitigar la insuficiencia de los recursos de la Subcuenta de Interventoría y Supervisión. Por ejemplo, en abril de 2018, a través de memorando ANI No. 20183040065413, la Supervisión solicitó a la Vicepresidencia Administrativa y Financiera la expedición de un certificado de disponibilidad presupuestal (CDP) para dar cumplimiento a los pagos de las facturas correspondientes a los informes de Interventoría de noviembre y diciembre de 2017, pendientes de pago en ese momento del tiempo.

La necesidad descrita por la Supervisión en la solicitud del CDP se fundamentaba en que *“(…) los recursos existentes en el Patrimonio Autónomo Nuevo Cauca SAS de la Fiduciaria de Occidente, Subcuenta Interventoría y Supervisión, no son suficientes para cubrir las necesidades(…)”* y en que *“(…) teniendo en cuenta que el Concesionario ha dejado de fondear la subcuenta en mención, le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura dar cumplimiento a los pagos a los que se compromete con el interventor.”*

<sup>28</sup> Anexo No. 1 del informe mensual de interventoría correspondiente a junio de 2020. Radicado ANI No. 20204090617132 del 11 de julio de 2020.

<sup>29</sup> Respuesta del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 16 de julio de 2020.

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

No obstante, mediante memorando ANI No. 20184010066353 del 27 de abril de 2018 la Vicepresidencia Administrativa y Financiera hizo devolución sin trámite de la solicitud de CDP debido a que la necesidad se podría asociar a un hecho cumplido.

En junio de 2018, a través de memorando ANI No. 20183040087313, la Supervisión solicitó el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario por esta situación; sin embargo, el Concesionario, según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, dio cumplimiento de los fondeos pendientes hasta marzo de 2018, lo cual dio lugar a que cesara dicho proceso.

Con relación a los pagos posteriores a abril de 2018, según lo reportado en la auditoría por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto y por la Interventoría, su ausencia ha dado lugar a diferentes mesas de trabajo en las que se han considerado diferentes escenarios para que la ANI cumpla con su obligación. En este proceso se evidenció que la Interventoría inició un proceso ejecutivo que no ha logrado los fines esperados, pues, como se mencionó, a la interventoría se le adeudan más de COP 6.000 millones.<sup>30</sup>

Asimismo, con relación a estos pagos pendientes, se evidenció que a través de memorando ANI No. 20193060113783 del 31 de julio de 2019, la Supervisión solicitó nuevamente el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio, que se encuentra en curso a la fecha.

En este sentido, a pesar de que se ha adelantado gestión para mitigar la insuficiencia de recursos de la subcuenta de Interventoría y Supervisión para cumplir con los pagos a Interventoría, esta situación, contraviene lo previsto en la cláusula 1.4 del contrato de interventoría No. 450 de 2015, pues se preveía que los pagos a la interventoría fueran mensuales y que la ANI tendría un plazo máximo de hasta dos meses para hacerlos efectivos.

De otra parte, con relación al inciso (b) de la cláusula sexta del acuerdo conciliatorio, mediante la cual se “(...) *autoriza el traslado de la Subcuenta Predios de la suma de COP 25.000 millones con los siguientes destinos: (...) (b) COP 15.000 millones a la Cuenta Proyecto, que deberán ser utilizados exclusivamente en actividades de gestión ambiental, de gestión social, de gestión predial y de operación y mantenimiento, así como en las necesarias para el cumplimiento de los indicadores contractuales.*” se resalta la prioridad de recursos para que se cumplan a cabalidad las obligaciones de operación y mantenimiento del Concesionario.

El 17 de junio de 2020, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales informó que se tienen en curso procedimientos sancionatorios cuyas sanciones incluirían declaratorias de incumplimiento y multas, relacionadas con presuntos

---

<sup>30</sup> Se evidenció que el 26 de septiembre de 2018 la interventoría interpuso una demanda ejecutiva en contra de la Entidad que se intentó conciliar, según radicado ANI No. 20193060418031 del 4 de diciembre de 2019.

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

incumplimientos por la no entrega de bienes a la Policía de Carreteras<sup>31</sup> y la no instalación y funcionamiento de paneles LED.<sup>32</sup>

También, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que mediante radicado ANI No. 20203060083863 del 6 de julio de 2020 la Supervisión solicitó a la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario relacionado con el pago de los auxilios económicos a la Policía de Carreteras.

Asimismo, se evidenció que mediante memorando ANI No. 20193060192303 del 12 de diciembre de 2019, la Supervisión solicitó a la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio contra el Concesionario relacionado con presuntos incumplimientos de los niveles de servicio para la etapa preoperativa E8 (Estado de márgenes), E10 (Obras de drenaje) y E11 (Señalización vertical), definidos en la tabla 1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015.

No obstante, con ocasión de la emergencia sanitaria originada por el COVID-19, dicho proceso administrativo sancionatorio se suspendió a partir de lo manifestado por la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales a través del radicado ANI No. 20207070059613 del 24 de abril de 2020.

Con base en el informe de resultados de la medición de niveles de servicio realizada por la Interventoría en conjunto con el Concesionario en junio de 2020,<sup>33</sup> las alertas y los presuntos incumplimientos relacionados con los indicadores E8 y E11 han sido recurrentes desde junio de 2019. Asimismo, en dicho informe la Interventoría manifestó que la falta de mantenimiento es notoria en el corredor vial desde el segundo semestre de 2019:

*“(…) en el periodo evaluado se presentaron incumplimientos en algunos Indicadores de Servicio verificados en conjunto con el Concesionario, lo cual es producto de la **falta de mantenimiento del corredor vial desde hace TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO (395) días, desde cuando el concesionario no cuenta con las cooperativas de mantenimiento rutinario, denotándose un deterioro considerable en el estado de la infraestructura, particularmente en las márgenes y calzada, que a su vez son un generador de peligros al tránsito; así mismo, se evidenció que el crecimiento excesivo de la vegetación en todo el corredor dificulta la visibilidad de la carretera y de su infraestructura asociada, afectándose la seguridad de los usuarios de la vía.***

<sup>31</sup> La solicitud de inicio del procedimiento administrativo sancionatorio se puede consultar con el memorando ANI No. 20193060207093 del 30 de diciembre de 2019.

<sup>32</sup> La solicitud de inicio del procedimiento administrativo sancionatorio se puede consultar con el memorando ANI No. 20193060161033 del 22 de octubre de 2019.

<sup>33</sup> Los resultados se pueden consultar con el radicado ANI No. 20204090596242 del 7 de julio de 2020.

*Es de anotar que, el Concesionario continúa presuntamente incumpliendo los Indicadores E8 y E11 medidos en los periodos 23 de junio de 2019 a 22 de julio de 2019 y 23 de julio de 2019 a 22 de agosto de 2019, 23 de agosto de 2019 a 22 de septiembre de 2019, 23 de septiembre de 2019 a 22 de octubre de 2019, 23 de octubre de 2019 a 22 de noviembre de 2019, 23 de noviembre de 2019 a 22 de diciembre de 2019, 23 de diciembre de 2019 a 22 de enero de 2020, 23 de enero de 2020 a 22 de febrero de 2020 y 23 de febrero de 2020 a 22 de marzo de 2020 (Véase mayor detalle en el Anexo No. 1 de la presente comunicación).*

*No obstante, el Concesionario mediante personal operativo ha realizado algunas actividades de limpieza de obras de drenaje, despeje de señales y recolección de residuos, lo cual fue verificado conjuntamente, subsanándose algunos segmentos en estos Indicadores.*

*Por lo expuesto anteriormente, la Interventoría exhorta al Concesionario a dar cumplimiento a cabalidad a los Indicadores de Nivel de Servicio para la Etapa Preoperativa; así como, a dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice Técnico 2 – “Condiciones para la operación y Mantenimiento Popayán – Santander de Quilichao”, del Contrato de Concesión y brindar todas las garantías de seguridad vial en este corredor.”*

Los presuntos incumplimientos con relación a los indicadores E8, E10 y E11 han dado lugar a que la Interventoría haya remitido a la Supervisión los informes de incumplimiento correspondientes desde noviembre de 2019. Se evidenció que la última actualización de este informe de incumplimiento se hizo través de radicado ANI No. 20204090638762 del 16 de julio de 2020 y que la Supervisión solicitó el inicio de un nuevo procedimiento administrativo sancionatorio al respecto, a través del radicado ANI No. 20203060104603 del 25 de agosto de 2020.

Sin embargo, la continuidad de este nuevo procedimiento administrativo sancionatorio dependerá de la oportuna ejecución de los recursos con los que contará el Concesionario para mantenimiento del corredor vial, según lo acordado a través del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015.

Con base en la cláusula séptima de dicha modificación contractual, de los COP 15.000 millones que se destinarán a la Cuenta Proyecto, acorde a lo pactado en el acuerdo conciliatorio, COP 1.358 millones serán ejecutados en labores de mantenimiento del corredor vial. Según la nota de la cláusula séptima del otrosí No. 5 “La ejecución del presupuesto citado anteriormente no limita ni exime al concesionario del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, por lo que deberá proveer de manera oportuna los recursos necesarios para su ejecución”.

Complementando la descripción del seguimiento que la Interventoría adelanta a los niveles de servicio para la etapa preoperativa, no se evidenció que para la vigencia 2019 se haya medido semestralmente la retroreflectividad de la señalización vertical y horizontal del corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, requerida para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio E11 y E12 definidos en la sección 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015.

Sobre este particular, en el informe de Interventoría correspondiente a junio de 2020 se indicó, con relación a la demarcación horizontal, que “La medición del Indicador de servicio, se establece contractualmente cada seis (6) meses; siendo que aún la pintura se encuentra en condiciones

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

*aceptables, la Interventoría considera realizar la próxima medición una vez sean terminadas las reparaciones de los daños de la Minga Indígena y una vez se surtan las jornadas de parcheo programadas por el Concesionario”.*

Aunado a lo anterior, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090795092 del 24 de agosto de 2020, la Interventoría presentó con detalle la gestión adelantada respecto a las mediciones de retroreflectividad horizontal, concluyendo lo siguiente:

- *Como se puede evidenciar en el Contrato de interventoría la obligación referida a las mediciones de retroreflectividad no se encuentran taxativamente enunciadas con una periodicidad en la fase de Preconstrucción, aunque frente a los recursos programados se ha entendido que ésta corresponde a una (1) en la fase de Preconstrucción, lo cual en coherencia con el periodo estimado originalmente de dicha fase correspondía por disponerse en 12 meses.*
- *No obstante a lo anterior, en el Contrato de concesión se establece que la actividad debe realizarse semestralmente, lo cual como se observa en los antecedentes expuestos, la Interventoría en la medida de las posibilidades lo ha realizado en tres (3) ocasiones para atender las necesidades del proyecto.*
- *Ahora bien, respecto a la gestión requerida en el año 2019, que se esperaba realizar en marzo, seis (6) meses después de haberse hecho la demarcación del corredor se presentó la Minga Indígena, lo cual como se expuso afectó la señalización y la carpeta asfáltica del corredor, adicionalmente generándose efectos de seguridad en el desarrollo de los trabajos y gestando por parte del concesionario una reclamación de evento eximente, el cual solo hasta agosto de 2019 se superó.*
- *Adicionalmente a lo anterior nótese que la interventoría ya había desarrollado gestiones de incumplimiento de indicadores de servicio, lo cual ha procedido hasta la fecha, generados por la ausencia de recursos del concesionario; recursos que ha insistido requerir con base en las reclamaciones por efecto de la demanda ante el tribunal de arbitramento, procediendo a incluirse en el Acuerdo Conciliatorio aprobado.*
- *Siendo necesario formalizar dicho acuerdo en el Otrósí, el concesionario adjuntó dentro del presupuesto de ejecución del recurso a trasladarse a la subcuenta proyecto el recurso de Señalización Horizontal, consignándose 405 millones a ejecutarse en 8 meses.*
- *Por lo expuesto siendo que la actividad objeto de la tarea se ha encontrado en diferentes situaciones excepcionales que ha obligado a prescindir de la gestión de medición de la retroreflectividad de la interventoría, se puede denotar que la interventoría ha estado pendiente de cualquier instrucción al respecto de parte de la ANI; no obstante la misma Agencia podrá considerar que no ha habido incumplimiento de la interventoría por esta causa, porque todos los requerimientos y gestión prevista se ha llevado a cabo conforme al contrato de Interventoría y Contrato de Concesión.*

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

No obstante, la ausencia de la verificación semestral por parte de la Interventoría de la retroreflectividad de la señalización vertical (E11) y de la demarcación horizontal (E12) para la vigencia 2019, acorde a lo establecido en la tabla No. 1 del Apéndice Técnico No. 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015, da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.2.

### 5.2.7 Peaje de Mondomo

En la cláusula séptima del acuerdo conciliatorio, formalizada a través de la cláusula octava del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, se estableció que:

*“El Recaudo de Peaje de la Estación de Peaje Mondomo comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4. En consecuencia, la fecha máxima de instalación del Peaje Mondomo será la fecha máxima de terminación de la Unidad Funcional 4.”*

Como se indicó en la sección 5.2.1, se preveía que la unidad funcional 4 se ejecutara dentro de los treinta y seis meses contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción y se estimó que esta suscripción iba a ocurrir en el segundo semestre de 2016.

La no ejecución de la unidad funcional 4 en el plazo inicialmente previsto ha desplazado en el tiempo la instalación y puesta en operación del peaje Mondomo, lo que puede generar alertas por la ocurrencia de diferencial de recaudo, que la ANI debe reconocer y pagar al Concesionario, según lo establecido en el inciso (b) de la sección 3.4 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015.

### 5.2.8 Procesos Sancionatorios en curso

En la cláusula octava del acuerdo conciliatorio, formalizada a través de la cláusula décima segunda del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, se estableció que:

*“La ANI procederá a la revisión de los períodos de cura y los procedimientos administrativos sancionatorios que actualmente se adelanten conforme a las obligaciones contractuales objeto de conciliación en el presente acuerdo.”*

En la auditoría se evidenció que cursan procedimientos administrativos sancionatorios objeto de conciliación con el acuerdo, relacionados con:<sup>34</sup>

- a. Fondeos de las subcuentas predios, compensaciones ambientales, de redes y de interventoría y supervisión.
- b. Giros de Equity.

<sup>34</sup> Balance realizado con base en el reporte del 17 de junio de 2020 remitido vía correo electrónico por parte de la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales y en los radicados ANI No. 20203060083863 del 6 de julio de 2020 y No. 20203060048383 del 16 de marzo de 2020.

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

Es decir que dichos procedimientos sancionatorios podrían cesar en virtud del acuerdo conciliatorio suscrito el 20 de febrero de 2020.

Por otro lado, se evidenciaron procedimientos administrativos sancionatorios en curso asociados a obligaciones contractuales del Concesionario que no se consideraron expresamente en la conciliación, relacionados con:<sup>34</sup>

- a. Fondeos de las subcuentas MASC y Soporte Contractual.
- b. Entrega de bienes a la Policía de Carreteras.
- c. Pago de los auxilios económicos a la Policía de Carreteras.
- d. Instalación y funcionamiento de paneles LED.
- e. Atención a observaciones de los Estudios de Impacto Ambiental de las unidades funcionales 1, 2 y 4.
- f. Informe de formas, mecanismos y cronogramas previstos para el trámite y obtención de las licencias ambientales.
- g. Actualización de las garantías del proyecto.

Sobre los procedimientos administrativos sancionatorios relacionados con la Policía de Carreteras, instalación y funcionamiento de paneles LED y Estudios de Impacto Ambiental (EIA), mediante correo electrónico del 24 de agosto de 2020, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto informó que podrían llegar a cesar en virtud del traslado de recursos de la subcuenta Predios, aprobada a través de la cláusula séptima del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015 (Ver sección 5.2.6):

*“En primer lugar, es preciso tener en cuenta que para el traslado de recursos, el otrosí estableció una serie de actividades para su realización. De otra parte, el otrosí indica que el presupuesto no limita ni exime al concesionario del cumplimiento de ninguna obligación, toda vez que es su riesgo disponer de los recursos para el desarrollo del contrato.*

*Por lo tanto, con la suscripción del otrosí no se entienden cumplidas ni modificadas las obligaciones, sin embargo se considera un medio para subsanarlas, razón por la cual se encuentran en proceso de firma, las solicitudes a la Gerencia de Sancionatorios, para suspender estos procesos durante un plazo prudente para poder dar cumplimiento.*

*En este orden de ideas, se solicitará la suspensión de los siguientes procesos:*

- b. Entrega de bienes a la Policía de Carreteras.*
- c. Pago de los auxilios económicos a la Policía de Carreteras.*
- d. Instalación y funcionamiento de paneles LED.*
- e. Atención a observaciones de los Estudios de Impacto Ambiental de las unidades funcionales 1, 2 y 4.”*

Asimismo, se evidenció que a través de radicado ANI No. 20204090545312 del 23 de junio de 2020, la Interventoría notificó al Concesionario un periodo de cura relacionado con la atención de los

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

gastos del patrimonio autónomo referentes al gravamen al movimiento financiero, contemplada en la sección 3.14 (e) (ii) (2) de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015.<sup>35</sup>

Dicho periodo de cura finalizó el 3 de julio de 2020 sin que el Concesionario haya saneado el presunto incumplimiento. Al respecto, mediante radicado ANI No. 20204090795092 del 24 de agosto de 2020, la Interventoría reportó a la Oficina de Control Interno que:

*“La Interventoría, una vez superados los términos otorgados en el Plazo de Cura para la devolución del GMF, elaboró el proyecto de informe de incumplimiento, el cual transmitió para conocimiento de los supervisores, previo a su radicación formal, habida consideración que no hay antecedentes respecto del presunto incumplimiento de esta obligación y para efectos que todas las partes manifestaran su anuencia, antes de radicarlo oficialmente ante GIT Sancionatorios.*

*Derivado de lo anterior se efectuaron varias mesas de trabajo, concluyéndose en la última reunión que previo a su radicación se debían solicitar unos soportes adicionales al Patrimonio Autónomo que permitieran discriminar los gravámenes de la tasación, lo cual adelantó esta interventoría y está atento a consolidar las pruebas para su radicación formal.”*

El pronunciamiento de Interventoría concuerda con lo indicado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, quién, a través de correo electrónico del 24 de agosto 2020, informó:

*“Al respecto es pertinente aclarar que para la elaboración del informe sancionatorio, la interventoría debe realizar el cálculo de los perjuicios ocasionados por el posible incumplimiento, que para el presente caso, consiste en la revisión de los rendimientos dejados de percibir mes a mes durante la totalidad del periodo, lo cual es un trámite dispendioso y demorado.”*

Lo anterior demuestra que la Interventoría informó a la ANI sobre un posible incumplimiento relacionado con el Gravamen al Movimiento Financiero; sin embargo, a la fecha de radicación del presente informe de auditoría, la Interventoría no ha recomendado a la Entidad el inicio del proceso de imposición de multa correspondiente, debido a que se están adelantando los cálculos relacionados con el impacto que esta situación ha generado en el patrimonio autónomo del proyecto. En este sentido, es recomendable que dicha gestión se concrete lo antes posible.

De otra parte, se evidenció que mediante Resolución No. 805 del 7 de junio de 2019 *“Por medio de la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la sociedad Nuevo Cauca S.A.S. en contra de la Resolución No. 1062 de 20 de junio de 2018, “Por medio de la cual se declara el incumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por Nuevo Cauca S.A.S. dentro del Contrato de Concesión no. 11 de 2015, se impone multa y se declara la ocurrencia de un siniestro”.*, se declaró el incumplimiento del Concesionario por no presentar oportunamente el plan para el traslado y/o manejo de redes.

<sup>35</sup> *“Atender los gastos del Patrimonio Autónomo tales como los impuestos que se causen con ocasión de la suscripción y ejecución del Contrato de Fiducia Mercantil y la Comisión Fiduciaria”.*

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

### 5.2.9 Terminación del proceso arbitral

Como se ha mencionado, el acuerdo conciliatorio se suscribió con el propósito de solucionar las controversias que han surgido en la ejecución del proyecto Popayán – Santander de Quilichao; razón por la cual, en su cláusula novena se estableció que:

*“Las Partes acuerdan que la suscripción del presente documento implica la renuncia a la totalidad de las pretensiones contenidas en la demanda principal y su reforma y en la demanda de reconvenición y su reforma, así como a las excepciones a las mismas, que se discuten actualmente en el proceso arbitral que cursa ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el radicado No. 15.615 convocado por NUEVO CAUCA S.A.S contra la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.”*

A pesar de que se hayan solucionado estas controversias y se adelante la gestión correspondiente para normalizar el contrato de concesión No. 11 de 2015, se debe tener en cuenta que las “Controversias contractuales” hacen parte de los riesgos identificados por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte y en la ejecución del proyecto se han materializado dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: i) tribunales de arbitramento y amigables compondores y ii) no entrega de obras en los tiempos establecidos.

### 5.2.10 Riesgos y obligaciones

En la cláusula décima del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“El presente Otrosí no conlleva modificación en la identificación, estimación y asignación de los riesgos consignados en la matriz contractual de riesgos y en el Contrato de Concesión, así mismo no modifica las demás obligaciones de la Etapa Preoperativa ni genera obligaciones contingentes diferentes a las ya establecidas en el Contrato de Concesión.”*

No obstante, lo anterior, una vez se normalice el contrato de concesión No. 11 de 2015 se considera que se debe iniciar con oportunidad la valoración de obligaciones contingentes que debe ser aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público ya que, como se ha indicado en el cuerpo del presente informe de auditoría, se tienen alertas tempranas sobre la materialización de riesgos del área comercial, de redes y predial que pueden llegar a afectar los recursos de la Nación.

### 5.2.11 Costos de la conciliación

En la cláusula décima primera del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“Los honorarios y gastos que se causen en el Tribunal Arbitral como consecuencia de la aprobación de esta conciliación se pagarán así: (a) el 50% a cargo del Concesionario será pagado por el Concesionario con sus propios recursos y (b) el 50% a cargo de la ANI será pagado con cargo a la Subcuenta MASC y, en caso de que los saldos de esa Subcuenta sean insuficientes, el Concesionario con sus propios recursos asumirá el valor restante.”*

En la auditoría se evidenció que mediante radicado ANI No. 20203060194301 del 10 de julio de 2020, la ANI solicitó a Fiduciaria de Occidente S.A realizar el pago a su cargo, el cual se hizo efectivo el 22

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

de julio de 2020. Con relación al pago del Concesionario, se evidenció que este se hizo efectivo el 3 de agosto de 2020.

### 5.2.12 Perfeccionamiento y ejecución

En la cláusula décima segunda del acuerdo conciliatorio se estableció que:

*“El presente documento se perfecciona con la suscripción de las Partes y será sometido a consideración del tribunal arbitral.”*

Como se ha informado, en la auditoría se evidenció que el documento fue aprobado en su integridad el 19 de junio de 2020 por el tribunal de arbitraje<sup>36</sup> y que se formalizó con el otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, suscrito el 6 de agosto de 2020.

### 5.2.13 Conclusiones sobre el acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020 relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.165 convocado por Nuevo Cauca S.A.S contra la ANI

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El 20 de febrero de 2020 el Concesionario y la ANI suscribieron un acuerdo conciliatorio con el propósito de solucionar las controversias que han surgido en la ejecución del proyecto Popayán – Santander de Quilichao, acuerdo conciliatorio que fue aprobado en su integridad el 19 de junio de 2020 por el tribunal de arbitraje encargado. Una vez obtenida esta aprobación se debía suscribir una modificación contractual que incorpore formalmente al contrato de concesión No. 11 de 2015 lo pactado en el acuerdo conciliatorio, lo que sucedió hasta el 6 de agosto de 2020.
2. Se prevé una eventual materialización de diferencia de recaudo que deberá ser asumida por la ANI y que podría tener su origen en que los tiempos previstos para iniciar el recaudo en el proyecto no se van a cumplir.
3. Adicional a la debida diligencia que se requerirá de parte del Concesionario en los trámites de licenciamiento ambiental del proyecto, la Autoridad Ambiental es quien define la procedencia o no de otorgar estas licencias y en este proceso la Autoridad puede llegar a requerir información complementaria para decidir al respecto, acorde a los plazos establecidos en el artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible (No. 1076 de 2015), una vez el Concesionario inicie los trámites correspondientes.
4. Teniendo en cuenta que los equity corresponden a los giros que debe hacer el Concesionario al patrimonio autónomo del proyecto y que la ejecución del proyecto debe ser financiada con recursos de dicho patrimonio y con recursos de deuda, se considera que las condiciones

<sup>36</sup> El acta correspondiente hace parte de los papeles de trabajo de la auditoría.

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

actuales del proyecto pueden generar alertas sobre la capacidad que tiene el Concesionario para cumplir con sus obligaciones.

5. En la ejecución del proyecto ha habido insuficiencia de los recursos de la subcuenta de Interventoría y Supervisión, que ha generado que a la Interventoría se le adeuden pagos mensuales desde abril de 2018. Esta situación da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.1.
6. Se evidenció que la infraestructura del proyecto Popayán – Santander de Quilichao carece de mantenimiento adecuado desde el segundo semestre de 2019, lo que puede poner en riesgo la seguridad vial e integridad del corredor vial.
7. Respecto al seguimiento que la Interventoría adelanta a los niveles de servicio para la etapa preoperativa, no se evidenció que para la vigencia 2019 la Interventoría haya medido semestralmente la retroreflectividad de la señalización vertical y horizontal del corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, requerida para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio E11 y E12 definidos en la sección 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015; razón por la cual, se formula una No Conformidad en la sección 9.2.2.
8. Los procedimientos administrativos sancionatorios en curso objeto de conciliación y relacionados con giros de equity y fondeos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales, de redes y de interventoría y supervisión podrían cesar en virtud de lo acordado a través de la cláusula décima segunda del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015. Asimismo, existe la posibilidad de que cesen los procedimientos administrativos sancionatorios en curso relacionados con la Policía de Carreteras, instalación y funcionamiento de paneles LED y Estudios de Impacto Ambiental (EIA).
9. No se evidenció que, vencido el plazo de cura notificado al Concesionario por parte de la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090545312 del 23 de junio de 2020, con relación a la obligación relacionada con la atención de los gastos del patrimonio autónomo referentes al Gravamen al Movimiento Financiero (GMF), se haya reportado el incumplimiento a la ANI para dar inicio al proceso de imposición de multa a que hace alusión la sección 6.1 (t) de la parte especial del contrato de concesión, conforme con lo estipulado en las secciones 10.2 y 10.3 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015; sin embargo, la gestión asociada al plazo de cura demuestra que la Interventoría informó a la ANI sobre un posible incumplimiento relacionado con el GMF y en la auditoría se evidenció que el informe de incumplimiento no ha sido radicado en la Entidad debido a que se están adelantando los cálculos relacionados con el impacto que esta situación ha generado en el patrimonio autónomo del proyecto. En este sentido, es recomendable que dicha gestión se concrete lo antes posible.
10. Se considera que se debe iniciar con oportunidad la valoración de obligaciones contingentes que debe ser aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público ya que se tienen alertas

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

tempranas sobre la materialización de riesgos del área comercial, de redes y predial que pueden llegar a afectar los recursos de la Nación.

11. Se evidenció que la ANI y el Concesionario pagaron los honorarios y gastos que se causaron en el proceso arbitral radicado con el No. 15.615, convocado por el Concesionario contra la Entidad, dando cumplimiento a la cláusula décima primera del acuerdo conciliatorio suscrito el 20 de febrero de 2020.
12. Una vez analizado el acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020 relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.165 convocado por el Concesionario contra la ANI se generan alertas respecto a los siguientes riesgos identificados por la ANI para el *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:
  - a. **Controversias contractuales:** Como se señaló en la sección 5.1.7, en la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar su materialización;<sup>37</sup> sin embargo, en la ejecución del proyecto se han materializado dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: *1) tribunales de arbitramento y amigables componedores y 2) no entrega de obras en los tiempos establecidos.*
  - b. **Sanciones disciplinarias, penales y fiscales por parte de los entes de control:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar su materialización;<sup>38</sup> sin embargo, la ANI ha incumplido su obligación de hacer efectivos los pagos de Interventoría desde abril de 2018. Se debe tener en cuenta que la Entidad ha identificado los *incumplimientos de las funciones y/o compromisos contractuales* como una de las causas de este riesgo, sobre el cual la Entidad ha identificado las consecuencias: *sobrecostos para la Entidad, incumplimientos contractuales, deterioro de la imagen reputacional y hallazgos de los entes de control.*
13. Las alertas generadas en función de los riesgos del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, tras analizar el acuerdo conciliatorio del 20 de febrero de 2020 relacionado con el proceso arbitral radicado con el No. 15.165, evidencian la necesidad de ser consideradas al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar su materialización.

<sup>37</sup> Por ejemplo: modificaciones contractuales suscritas, propuestas de modificaciones contractuales, reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y diligenciamiento y actualización de la matriz de riesgos del proyecto.

<sup>38</sup> Por ejemplo: gestión ante hallazgos formulados por la CGR, reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto e inicio de procesos sancionatorios.

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

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se tomó como referente lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 498 del 13 de abril de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, pues en estos documentos se establecieron medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19, así:

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

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

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

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó a la Interventoría una primera versión el 25 de marzo de 2020, la cual fue ajustada a partir de observaciones de la Interventoría, quien finalmente se pronunció favorablemente mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090310262 del 30 de marzo de 2020. Según la sección 5.4.2 del informe ejecutivo de Interventoría correspondiente a mayo de 2020, dicho protocolo consideraba la prestación de los servicios de operación acorde a lo definido en el contrato de concesión No. 11 de 2015.

Respecto al control por parte de la Interventoría a la aplicación del protocolo presentado por el Concesionario, se evidenció seguimiento y retroalimentación semanal a las acciones implementadas por este último, a partir de la semana del 13 al 19 de abril de 2020.

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

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

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 498 “Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública”. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser revisado por las interventorías, así:

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

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

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

A pesar de que en el proyecto no se ejecute un plan de obras debido a que no se ha superado la fase de preconstrucción, se evidenció que mediante radicado ANI No. 20204090344102 del 15 de abril de 2020 la Interventoría requirió al Concesionario un plan de reactivación de las obras para las actividades de operación y mantenimiento. Según lo reportado en la sección 5.4.2 del informe ejecutivo de Interventoría correspondiente a mayo de 2020, el 20 de abril de 2020 el Concesionario remitió la primera versión de dicho plan, el cual se ha ajustado a partir de observaciones de la Interventoría.<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Observaciones de la Interventoría al respecto se pueden consultar con el radicado ANI No. 20204090416622 del 12 de mayo de 2020.

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

No se evidenció que la Interventoría haya emitido una no objeción a dicho plan. Según lo reportado en la auditoría, esto se debe a que, como se ha indicado en el cuerpo de este informe, el proyecto no ha superado la fase de preconstrucción y únicamente se adelantan actividades de operación y mantenimiento, sobre las cuales la Interventoría realiza seguimiento y control.

Por otro lado, mediante Resolución No. 618 del 31 de mayo de 2020 se derogaron las Resoluciones 471 del 22 de marzo de 2020 y 498 del 13 de abril de 2020, citadas líneas arriba, reactivando todas las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario que fueron suspendidas inicialmente con ocasión de la emergencia sanitaria; razón por la cual, la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090482592 del 2 de junio de 2020 solicitó al Concesionario adoptar las medidas correspondientes para reactivar la ejecución de todas las obligaciones contractuales correspondientes a la fase de preconstrucción y de operación y mantenimiento.

### 5.3.3 Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI

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

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto entregó ejemplos de dichos reportes diarios para los días 13, 14, 15 y 16 de julio de 2020,<sup>40</sup> lo cual permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la circular citada.

Asimismo, a través de esta circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”* Al respecto, se evidenció que en las páginas web del Concesionario y de la Interventoría<sup>41</sup> se presenta información sobre las medidas preventivas implementadas para evitar el contagio del COVID-19.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció *“(…) medidas de bioseguridad aplicable en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”*. A través de esta Circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y seguimiento a dichas medidas, para lo cual deben remitir a la Entidad un informe semanal de

<sup>40</sup> Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>41</sup> La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <https://www.nuevocauca.com/> y la página web de la Interventoría a través del link <http://www.uniontemporal4g.com/>

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

seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

En la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados por la Interventoría a partir de la semana del 13 al 19 de abril de 2020<sup>40</sup>; sin embargo, se evidenció que dichos reportes no habían sido socializados con la Entidad; por lo tanto, se aplicaron los correctivos del caso.

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

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

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

En la auditoría, la Interventoría demostró que ha dado cumplimiento a lo señalado en esta Circular; sin embargo, se evidenció que el acceso a estos reportes en ANISCOPIO es restringido y por ende dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, lo cual puede generar impactos negativos en su función de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”*.

Lo anterior también puede generar impactos negativos en los controles para asegurar la calidad de la información que reporta Interventoría en ANISCOPIO. En este punto se debe tener en cuenta que la calidad de la información hace parte de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *“Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”*<sup>42</sup> y que la *transmisión de información incompleta o errada* es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual

<sup>42</sup> **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

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

y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”<sup>43</sup>

Respecto a las eventuales problemáticas asociadas a la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, de “Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”, se debe tener en cuenta que impactos negativos en su cumplimiento pueden dar lugar a que se genere la causa “Incumplimiento del manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual”, identificada por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales.”<sup>43</sup>

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S ha implementado un protocolo en condiciones seguras tendiente a asegurar una operación y mantenimiento que permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal 4G.
2. Se evidenció que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S ha implementado un plan de reactivación de obras orientado a actividades de operación y mantenimiento sobre el corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal 4G.
3. Se evidenció que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S y la interventoría Unión Temporal 4G han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020.
4. Se evidenció que el acceso a la información que registra la Interventoría en el módulo “Reportar Covid-19” de ANISCOPIO es restringido, lo que dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto. Esta situación puede llevar a que se generen alertas respecto a dos riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de*

<sup>43</sup> Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_riesgos\\_proceso\\_de\\_gestion\\_contractual\\_y\\_seguimiento\\_de\\_infraestructura\\_de\\_transporte\\_2019.xlsx](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx)

*proyectos de transporte denominados Pérdida de credibilidad de los grupos de interés e Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales.*

- Debido a que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S actualmente no opera ninguna estación de peaje, el proyecto no tuvo impactos económicos con ocasión de la suspensión del cobro de peajes a vehículos entre marzo y junio de 2020, acorde lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020<sup>44</sup>, *“Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”*

## 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Unión Temporal 4G, en julio de 2020:

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

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	12	12
02	Gestión Técnica	26	25
03	Gestión Financiera	21	21
04	Gestión Jurídica	14	14
05	Gestión de aforos y recaudo	NA	NA
06	Gestión Ambiental	9	9
07	Gestión Social	13	13
08	Gestión Predial	12	12

No se evaluó el desempeño de la Interventoría en materia de aforos y recaudo debido a que actualmente no operan estaciones de peaje en el proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión. Se profundizó sobre los siguientes aspectos debido a las evidencias recibidas en la auditoría:

<sup>44</sup> **Artículo 13.** *Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”*

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao</b>	 <b>El futuro es de todos</b> Gobierno de Colombia
---	--	---

1. El personal mínimo de interventoría según lo dispuesto en la Tabla 3 de la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-010-2015.
2. La medición de los niveles de servicio mínimos para la etapa preoperativa según lo dispuesto en la sección 3.3.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015.
3. Verificación de incumplimientos una vez vencido un plazo de cura notificado al Concesionario en materia de Gravamen a Movimientos Financieros (GMF).

Con relación al personal mínimo de interventoría, en la auditoría no se evidenció vinculación de un residente geólogo, de un especialista en tránsito y transporte y de un abogado especialista en derecho administrativo, según lo dispuesto en la Tabla 3 de la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-010-2015.

Al respecto, a través de comunicación con radicado ANI No. 20204090795092 del 24 de agosto de 2020, la Interventoría manifestó que una vez superado el plazo estimado contractualmente para la fase de preconstrucción, la participación de estos profesionales se ha hecho por demanda, con el fin de *“(...) utilizar los recursos de forma óptima, sin entrar a generar mayores costos para el proyecto, atendiendo cabalmente todas las obligaciones que han requerido de los conceptos del talento humano vinculado a la interventoría (...).”* Mayor detalle de la posición de la Interventoría sobre la ausencia del personal citado se referencia a continuación:

*“(...) de conformidad a la necesidad del proyecto, para el caso del Residente Geólogo y especialista en tránsito y transporte, es claro que las tareas previstas en la Fase de Preconstrucción para estas áreas se culminaron una vez los Estudios de detalle de las 4 unidades funcionales fueron no objetados.*

*(...)*

*Ahora bien, aunque se han presentado comentarios y aspectos de operación y mantenimiento por atender en el área de geología, se ha requerido en algunos periodos específicos utilizar el recurso parcial de este profesional (...)*

*Así mismo, en referencia al cargo “abogado especialista en derecho administrativo” se ha utilizado el recurso en la medida de las necesidades, quien ha participado en diferentes procesos como el desarrollo de recomendaciones sobre los Otrosíes, el acuerdo conciliatorio, etc.; al respecto de su vinculación, el profesional recientemente se retiró; sin embargo, sigue disponible y no se ha cobrado; no obstante, se procederá a reemplazarlo. De otra parte, no debe perderse de vista que adicional a la Subdirección Jurídica, la Interventoría cuenta con el apoyo permanente de una firma de asesores jurídicos integrales denominada Pombo & Caballero, quienes acompañan el desarrollo del proyecto y adicionalmente asisten a las reuniones a las que son necesarias, contando con apoyo adicional, sin que generen cobros adicionales a la ANI por este servicio.*

*Por lo expuesto, considerándose que la interventoría cumplió con la vinculación y actividades requeridas durante la vigencia de la Fase de Preconstrucción y con los acompañamientos en el proceso inicial de disponer de los Estudios y Diseños no objetados de conformidad a los 12 meses*

*y la dedicación prevista en la Tabla 3 de la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-010-2015 y bajo el entendido que ha dispuesto de los profesionales requeridos en la medida de lo requerido en la extensión de la Fase de Preconstrucción que ha pasado de 12 a 58 meses, en algunos casos no cobrando y en otros casos cobrando con dedicaciones mínimas; entonces, se considera que la Unión temporal 4G no ha incumplido lo dispuesto en el Plan de cargas y ha procedido a utilizar los recursos de forma óptima, sin entrar a generar mayores costos para el proyecto, atendiendo cabalmente todas las obligaciones que han requerido de los conceptos del talento humano vinculado a la interventoría, más aún, cuando no se ha recibido pago efectivo por los servicios prestados durante un término mayor a 24 meses.* (Subrayado fuera de texto).

Respecto a la medición de los niveles de servicio mínimos para la etapa preoperativa según lo dispuesto en la sección 3.3.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015 y según lo presentado en la sección 5.2.6, no se evidenció que para la vigencia 2019 la Interventoría haya medido semestralmente la retroreflectividad de la señalización vertical y horizontal del corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, lo que da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.2.

Con relación a la verificación de incumplimientos, una vez vencido un plazo de cura notificado al Concesionario en materia de Gravamen a Movimientos Financieros (GMF), como se informó en la sección 5.2.8, se evidenció que el 3 de julio de 2020 venció el plazo para que el Concesionario subsanara la situación que alertó un presunto incumplimiento al respecto, sin que a la fecha de radicación del presente informe de auditoría la Interventoría haya remitido a la Entidad el informe requerido para dar inicio al procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente, debido a que se están adelantando los cálculos relacionados con el impacto que esta situación ha generado en el patrimonio autónomo del proyecto; razón por la cual, se recomienda oportunidad en esta gestión.

Asimismo, se identificaron puntos de mejora adicionales que se formulan a manera de recomendaciones en la sección 9.3, a fin de fortalecer la función de la Interventoría.

Por otro lado, dentro de los aspectos positivos identificados en la auditoría se resalta que a pesar de que actualmente el Concesionario no opera ninguna estación de peaje, la Interventoría realiza seguimiento al tránsito promedio diario del peaje Tunia, lo cual puede contribuir a la identificación de alertas tempranas sobre riesgos del área comercial, compartidos entre el público y el privado.

Adicionalmente, se evidenció que la Interventoría adelanta acciones tendientes a asegurar que los costos de las compensaciones ambientales se ajusten a las condiciones del mercado en el departamento del Cauca, lo que puede contribuir a evitar sobrecostos de la subcuenta de compensaciones ambientales.

El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en el anexo 4 y las conclusiones luego de adelantar la evaluación con esta herramienta diseñada por la Oficina de Control Interno se muestran en la sección 9.1.

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

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *“Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción”*, se evidenció que, en términos generales, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto cumple con sus funciones.

Sin embargo, los pagos pendientes a la Interventoría desde abril de 2018 da lugar a alertas sobre el cumplimiento oportuno de los términos y plazos para los trámites relacionados con la ejecución del proyecto, por parte de la ANI; razón por la cual, se formula una No Conformidad en la sección 9.2.1.

## 8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa, en lo corrido de dicha etapa la Oficina de Control Interno adelantó una auditoría en septiembre de 2017 a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Popayán – Santander de Quilichao, cuyo informe se radicó con el memorando ANI No. 20171020135873. A agosto de 2020 no se tienen No Conformidades abiertas en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) de la Entidad.<sup>45</sup>

Por otro lado, se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes por parte de los órganos de control, así como de la Superintendencia Transporte. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones entre junio de 2019 y junio de 2020. No se evidenciaron solicitudes puntuales a la ANI sobre asuntos del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

Finalmente, se evidenció que no se registran hallazgos formulados por la Contraloría General de la República (CGR) asociados al proyecto Popayán – Santander de Quilichao en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)<sup>46</sup>; sin embargo, mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia*

<sup>45</sup> Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

<sup>46</sup> Disponible para consulta en el enlace: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

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

Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos cuyos planes de mejoramiento deben ser presentados a través del Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes (SIRECI) de la CGR, conforme a la Resolución 07350 de 2013, dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes al recibo del documento. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto Popayán – Santander de Quilichao se mencionan en los hallazgos No. 16 (Gestión Predial) y No. 19 (Multiparticipación de los integrantes del Panel de Amigable Composición).

## 9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 28 de agosto de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 18 de agosto de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría, al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Popayán – Santander de Quilichao y a la Vicepresidencia de Estructuración.

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

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

### 9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa”* se concluye:
  - a. Luego de casi cinco años contados desde la fecha de inicio del proyecto, no se ha acreditado el cumplimiento de todas las condiciones definidas en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015 para iniciar la fase de construcción del proyecto Popayán – Santander de Quilichao.
  - b. El 20 de febrero de 2020 el Concesionario y la ANI suscribieron un acuerdo conciliatorio con el propósito de solucionar las controversias que han surgido en la ejecución del proyecto Popayán – Santander de Quilichao, acuerdo conciliatorio que fue aprobado en su integridad el 19 de junio de 2020 por el tribunal de arbitraje encargado. Una vez obtenida esta aprobación se debía suscribir una modificación contractual que incorporara formalmente al contrato de concesión No. 11 de 2015 lo pactado en el acuerdo conciliatorio, lo que sucedió el 6 de agosto de 2020.
  - c. Teniendo en cuenta que los equity corresponden a los giros que debe hacer el Concesionario al patrimonio autónomo del proyecto y que la ejecución del proyecto debe ser financiada con recursos de dicho patrimonio y con recursos de deuda, se

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

considera que las condiciones actuales del proyecto pueden generar alertas sobre la capacidad que tiene el Concesionario para financiar las actividades que permitan el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

- d. El 2 de marzo de 2018 hubo decisión unánime del panel de amigable composición del trámite No. 5428 en el sentido de que “(...) *el Contrato de Concesión continúa en Fase de Preconstrucción hasta tanto no se obtenga la Protocolización de las Consultas Previas y la obtención de las Licencias Ambientales de la totalidad de las Unidades Funcionales.*” Al respecto se evidenció que se ha dado cumplimiento al requisito sobre consultas previas; sin embargo, a la fecha el Concesionario no cuenta con licenciamiento ambiental para ninguna de las cuatro unidades funcionales del proyecto y no se ha iniciado los trámites correspondientes con la Autoridad Ambiental.
- e. A partir de los análisis de Interventoría, se considera que no realizar oportunamente la verificación de las condiciones actuales del terreno y ajustes procedentes en los diseños podría llegar a generar retrasos adicionales en la ejecución del proyecto.
- f. Con base en el seguimiento de la Interventoría a la matriz de riesgos del proyecto, se evidenció que las estimaciones actuales generan alertas tempranas sobre la materialización de sobrecostos en el traslado y/o protección de redes que puede llegar a requerir la ejecución de recursos públicos. El presupuesto actual supera en más de 200% el valor de la subcuenta de redes y con base en el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto, la ANI no tendría la capacidad de asumir los sobrecostos a su cargo con los recursos de dicho fondo, en el eventual caso de que estos se materialicen.
- g. A partir del seguimiento de la Interventoría a la matriz de riesgos del proyecto, se evidenció que las estimaciones actuales generan alertas tempranas sobre la materialización de sobrecostos en la adquisición predial que puede llegar a requerir la ejecución de recursos públicos. Con base en el plan de aportes al fondo de contingencias del proyecto, la ANI tendría la capacidad de asumir los sobrecostos a su cargo con los recursos de dicho fondo, en el eventual caso de que estos se materialicen.
- h. Se prevé una eventual materialización de diferencia de recaudo que deberá ser asumida por la ANI y que podría tener su origen en que los tiempos previstos para iniciar el recaudo en el proyecto no se van a cumplir.
- i. Se evidenció que la infraestructura del proyecto Popayán – Santander de Quilichao carece de mantenimiento adecuado desde el segundo semestre de 2019, lo que puede poner en riesgo la seguridad vial e integridad del corredor vial concesionado.
- j. Los pagos pendientes a Interventoría desde abril de 2018 dan lugar a alertas sobre el cumplimiento oportuno de los términos y plazos para los trámites relacionados

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao</b></p>	
---	---	---

con la ejecución del proyecto, por parte de la ANI; razón por la cual, se formula una No Conformidad en la sección 9.2.1.

- k. Con base en el análisis al comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa se generan alertas respecto a los siguientes riesgos identificados por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:
- **Insuficiencia de recursos para cubrir contingencias:** Los presupuestos actuales asociados al traslado y/o manejo de redes y a la adquisición predial puede generar alertas respecto a los propósitos de los dos controles definidos por la ANI para este riesgo, relacionados con lograr una adecuada identificación de los predios y redes en la estructuración de los proyectos.
  - **Retrasos en la ejecución de los proyectos:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la materialización del riesgo; sin embargo, el proyecto Popayán – Santander de Quilichao se estructuró contemplando el inicio de su etapa de operación en 2020 y a agosto de 2020 no se ha superado la fase de preconstrucción.
  - **Sobrecostos en la ejecución de los proyectos:** Los presupuestos actuales asociados al traslado y/o manejo de redes y a la adquisición predial puede generar alertas respecto al cumplimiento del propósito del primer control definido por la ANI para este riesgo, relacionado con lograr una adecuada identificación de los predios y redes en la estructuración de los proyectos.
  - **Controversias contractuales:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar su materialización; sin embargo, se han materializado dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: 1) *tribunales de arbitramento y amigables componedores* y 2) *no entrega de obras en los tiempos establecidos*.
  - **Sanciones disciplinarias, penales y fiscales por parte de los entes de control:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la materialización del riesgo; sin embargo, la ANI ha incumplido su obligación de hacer efectivos los pagos de Interventoría desde abril de 2018. Se debe tener en cuenta que la Entidad ha identificado los *incumplimientos de las funciones y/o compromisos contractuales* como una de las causas de este riesgo, sobre el cual la Entidad ha identificado las consecuencias: *sobrecostos para la Entidad, incumplimientos contractuales, deterioro de la imagen reputacional y hallazgos de los entes de control*.
- l. Las alertas generadas en función de los riesgos del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* pueden ser consideradas

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

al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar su materialización.

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Unión Temporal 4G, en el proyecto de concesión de modo carretero Popayán - Santander de Quilichao”* se concluye:
  - a. A pesar de que la Interventoría calcule el tiempo de atención a accidentes y emergencias para verificar el cumplimiento del nivel de servicio con identificador O5, se evidenció que en lo que va de 2020 el Concesionario no ha remitido los soportes que permitan a Interventoría verificar los resultados de sus propios cálculos.
  - b. El plan de acción de las auditorías de seguridad vial no se ha cumplido acorde a la programación prevista debido a que Interventoría condicionó su ejecución al cambio de fases y etapas del proyecto.
  - c. Al revisar el seguimiento que la Interventoría adelanta respecto a las encuestas que evalúan la satisfacción de los usuarios de la vía concesionada en cuanto a los tiempos de respuesta y el contenido de las repuestas del Concesionario, se evidenció que este último no ha implementado y entregado los resultados de estas encuestas desde octubre de 2018; razón por la cual, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090596822 del 7 de julio de 2020 la Interventoría conminó al Concesionario a dar cumplimiento a la implementación de estas actividades vencidas.
  - d. Al revisar el seguimiento que la Interventoría adelanta respecto al cercado de los predios adquiridos por el Concesionario, se evidenció que este último, a través de comunicación con radicado ANI No. 20204090354132 del 17 de abril de 2020, ha informado que *“(…) no se ha realizado la materialización de los predios con el fin de evitar las invasiones por parte de la comunidad, además el Concesionario a la fecha no tiene como custodiar los predios cercados”*.
  - e. Una vez revisado el seguimiento que la Interventoría adelanta respecto al levantamiento de las actas de vecindad de los predios aledaños a las intervenciones previstas con el proyecto, se evidenció que el Concesionario no ha iniciado dicha gestión, la cual hace parte de las condiciones precedentes a la fase de construcción.
  - f. La ausencia de la verificación semestral por parte de la Interventoría a la señalización vertical (E11) y a la demarcación horizontal (E12) para la vigencia 2019, acorde a lo establecido en la tabla No. 1 del Apéndice Técnico No. 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015, da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.

	<p><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p><b>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao</b></p>	 <p><b>El futuro es de todos</b>    Gobierno de Colombia</p>
---	---	---

3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de “*verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19*”, se concluye:
- a. Se evidenció que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S ha implementado un protocolo en condiciones seguras que busca asegurar una operación y mantenimiento que permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal 4G.
  - b. Se evidenció que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S ha formulado un plan de reactivación de obras orientado a actividades de operación y mantenimiento sobre el corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal 4G.
  - c. Se evidenció que el concesionario Nuevo Cauca S.A.S y la interventoría Unión Temporal 4G han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020.
  - d. Se evidenció que el acceso a la información que registra la Interventoría en el módulo “Reportar Covid-19” de ANISCOPIO es restringido, lo que dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto. Esta situación puede llevar a que se generen alertas respecto a dos riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de transporte* denominados *Pérdida de credibilidad de los grupos de interés e Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales*.
  - e. Debido a que actualmente el concesionario Nuevo Cauca S.A.S no opera ninguna estación de peaje, el proyecto no tuvo impactos económicos con ocasión de la suspensión del cobro de peajes a vehículos entre marzo y junio de 2020, acorde lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020<sup>47</sup>, “*Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.*”

<sup>47</sup> “**Artículo 13.** Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”

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

## 9.2 No Conformidades

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

### 9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. No se evidenció que la ANI haya hecho efectivos los pagos mensuales a la interventoría Unión Temporal 4G desde abril de 2018, exceptuando el mes de octubre de 2018, lo cual contraviene lo establecido en el inciso (d) de la cláusula 1.4 del contrato de interventoría No. 450 de 2015, según el cual *“La Agencia tendrá un plazo máximo de hasta dos (02) meses a partir de que se cumplan las condiciones para llevar a cabo los trámites pertinentes y dar las instrucciones necesarias para el pago del Interventor ante la Fiducia que maneja el Fideicomiso del Contrato de Concesión (...)”*.

### 9.2.2 Para la Interventoría

1. No se evidenció que para la vigencia 2019 la Interventoría haya medido semestralmente la retroreflectividad de la señalización vertical y horizontal del corredor vial Popayán – Santander de Quilichao, requerida para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio E11 y E12 definidos en la sección 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 11 de 2015.

## 9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 11 de 2015.

### 9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. Con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (a) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)*, de *“Proponer metodologías y estrategias de carácter preventivo para garantizar la efectividad en el control y seguimiento del proyecto”*, se recomienda liderar acciones para que en la ejecución del proyecto se tenga mayor certeza de los resultados de la medición del nivel de servicio O5 (Tiempo de atención de accidentes y emergencias), pues se evidenció que desde enero de 2020 la Interventoría ha reportado que los resultados del cálculo de dicho identificador están sujetos a soportes del Concesionario que no han sido entregados.
2. En virtud de la suscripción del otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 11 de 2015, se recomienda iniciar con oportunidad la actualización de la valoración de las obligaciones

contingentes que debe ser aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público ya que se tienen alertas tempranas sobre la materialización de riesgos del área comercial, de redes y predial. Recomendación fundamentada en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (g) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)*, de “Agenciar la obtención de información y realizar su respectiva revisión dentro del alcance de cada gerencia para la gestión ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, de las necesidades de recursos para el proyecto cuando se requiera”.

3. Con el propósito de evitar la materialización de causas asociadas al riesgo del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado “Pérdida de credibilidad de los grupos de interés”, se recomienda liderar acciones al interior de la Entidad para poder verificar los reportes disponibles en el módulo “Reportar Covid-19” creado en Aniscopio con ocasión de la emergencia sanitaria.

### 9.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda actualizar con oportunidad las pólizas de responsabilidad civil extracontractual y de cumplimiento del contrato de interventoría No. 450 de 2015 ya que su vigencia finaliza el 21 de septiembre de 2020. De esta manera se asegurará el cumplimiento de la obligación definida en el inciso (b) de la cláusula 2.1 del contrato de interventoría No. 450 de 2015.
2. Se recomienda actualizar la certificación por parte de ICONTEC en lo referente al sistema de calidad implementado por la Interventoría debido a que el suministrado en la auditoría expiró el 26 de julio de 2020. Esto con el fin de asegurar que Interventoría se acoge a lo dispuesto en las normas de ICONTEC: NTC – ISO de la serie 9000 en sus últimas versiones, acorde a lo establecido en el inciso (u) de la cláusula 2.1 del contrato de interventoría No. 450 de 2015.
3. Se recomienda actualizar el plan de acción de las auditorías de seguridad vial presentado a la ANI en diciembre de 2015 ya que su cronograma de ejecución no se ha cumplido al haber condicionado su realización al cambio de fases y etapas del proyecto Popayán – Santander de Quilichao. Lo anterior con el fin de que se ejecuten las tres auditorías de seguridad vial durante la vigencia del contrato de interventoría conforme a lo establecido en la sección 5.3.3 (b) de la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo del concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-010-2015.
4. A pesar de estar por fuera del alcance temporal de la presente auditoría, no se evidenció que el Concesionario haya actualizado y enviado a la ANI el inventario de activos de la concesión correspondiente a la vigencia 2018, conforme a lo definido en la sección 4.2 (z) de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015, sin que se hayan iniciado las sanciones y esquemas de apremio definidas en el Capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015; por lo tanto, se recomienda implementar los correctivos correspondientes para evitar que situaciones similares se repitan en la ejecución del contrato de interventoría

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

No. 450 de 2015. Se aclara que en la auditoría se verificó el cumplimiento de dicha obligación en lo que corresponde a la vigencia 2019.

5. Se evidenció que la Interventoría genera alertas respecto a la posible materialización de sobrecostos que pueden llegar a afectar los recursos de la Nación, como sucede con los sobrecostos estimados para el traslado y/o manejo de redes del proyecto. Con el fin de analizar la capacidad de la ANI para asumir los sobrecostos a su cargo se recomienda que en los análisis que dan lugar a este tipo de alertas se considere el plan de aportes al fondo de contingencias aprobado para el proyecto Popayán – Santander de Quilichao.
6. Se evidenció que el Concesionario no ha implementado y no ha entregado los resultados de las encuestas semestrales No. 7, 8 y 9, es decir desde octubre de 2018, acerca de la satisfacción de los usuarios de la vía concesionada en cuanto a los tiempos de respuesta y el contenido de las repuestas, según lo establecido en la sección 5.2.2.1.6 del Apéndice Técnico 8 del contrato de concesión No. 11 de 2015; razón por la cual, mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090596822 del 7 de julio de 2020 la Interventoría conminó al Concesionario a dar cumplimiento a la implementación de estas actividades. Debido a que a agosto de 2020 el Concesionario no demostró cumplimiento al requerimiento, se recomienda analizar oportunamente la procedencia de iniciar la gestión asociada a las sanciones y esquemas de apremio definidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015.
7. Se recomienda analizar oportunamente la procedencia de iniciar la gestión asociada a las sanciones y esquemas de apremio definidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015 debido a que el Concesionario no ha realizado el cercado de los predios adquiridos acorde a lo establecido la sección 3.1 (d) del Apéndice Técnico 7 (Gestión Predial) del contrato de concesión No. 11 de 2015.
8. Una vez se tenga certeza del inicio de la fase de construcción, se recomienda solicitar al Concesionario con la debida anticipación la elaboración de las actas de vecindad de los predios que puedan verse afectados por el proceso de construcción, teniendo en cuenta que dichas actas hacen parte de los requisitos para superar la fase de pre-construcción según lo dispuesto en la sección 8.5 del Apéndice Técnico 7 (Gestión Predial) del contrato de concesión No. 11 de 2015.
9. No se evidenció que, vencido el plazo de cura notificado al Concesionario por parte de la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20204090545312 del 23 de junio de 2020, con relación a la obligación relacionada con la atención de los gastos del patrimonio autónomo referentes al Gravamen al Movimiento Financiero (GMF), se haya reportado el incumplimiento a la ANI para dar inicio al proceso de imposición de multa a que hace alusión la sección 6.1 (t) de la parte especial del contrato de concesión, conforme con lo estipulado en las secciones 10.2 y 10.3 de la parte general del contrato de concesión No. 11 de 2015; sin embargo, la gestión asociada al plazo de cura demuestra que la Interventoría informó a la ANI sobre un posible incumplimiento relacionado con el GMF y en la auditoría se evidenció

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

que el informe de incumplimiento no ha sido radicado en la Entidad debido a que se están adelantando los cálculos relacionados con el impacto que esta situación ha generado en el patrimonio autónomo del proyecto. En este sentido, es recomendable que dicha gestión se concrete lo antes posible.

### 9.3.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Se recomienda analizar y de ser procedente modificar los controles existentes al momento de estructurar un proyecto de asociación público-privada de iniciativa pública como Popayán – Santander de Quilichao ya que no lograr una adecuada identificación de los predios y de las redes en la factibilidad de este tipo de proyectos puede dar lugar a que se ejecuten recursos públicos no previstos. Esta gestión puede contribuir a las mejoras ya implementadas en los proyectos de minuta de los contratos de quinta generación (5G) en materia de sobrecostos que, de materializarse, deben ser asumidos por la ANI.
2. Con el propósito de que la ANI de cabal cumplimiento a lo establecido en la Ley 1712 de 2014 *“Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”*, se recomienda oportunidad en la gestión que se adelanta para asegurar la disponibilidad de los estudios ejecutados en la estructuración de los proyectos en el cuarto de datos de la Entidad ya que no se evidenció su disponibilidad para el proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

**Auditó:**

**Revisó y aprobó informe:**

\_\_\_\_\_

Daniel Felipe Sáenz Lozano  
Auditor Oficina de Control Interno

\_\_\_\_\_

Gloria Margoth Cabrera Rubio  
Jefe Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

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

## 10. ANEXOS

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

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

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao</b>	 <b>El futuro es de todos</b> Gobierno de Colombia
---	--	---

### Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 11 de 2015. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, predial y social. No se analizó el componente de aforo y recaudo debido a que actualmente no operan estaciones de peaje en el proyecto Popayán – Santander de Quilichao.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Unión Temporal 4G, en virtud del contrato No. 450 de 2015, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 4; año 2019.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link “Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos/Administración de riesgos “.

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

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

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 11 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	11 de agosto de 2015
	Inicio fase de preconstrucción	24 de septiembre de 2015
	Terminación contrato de concesión	En función del VPIP

**Fuente:** Contrato de concesión No. 11 de 2015 y Acta de Inicio de contrato de concesión No. 11 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONCESIONARIO NUEVO CAUCA S.A.S	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Hidalgo e Hidalgo S.A. Sucursal Colombia S.A	25%
Hidalgo e Hidalgo Colombia S.A.S	5%
Carlos Alberto Solarte Solarte S.A.S	35%
CASS Constructores & CIA S.C.A	35%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Información disponible en Aniscopio. Actualizada a 15 de julio de 2020.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 450 DE 2015	Nombre interventoría	Unión Temporal 4G
	Representante legal	Mayron Vergel Armenta
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2013)	\$31.547.708.000
	Suscripción contrato	21 de septiembre de 2015
	Suscripción acta de inicio	23 de septiembre de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	84 meses

**Fuente:** Contrato de interventoría No. 450 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA UNIÓN TEMPORAL 4G	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
AFA Consultores y Constructores	60%
INCGROUP S.A.S	40%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Información disponible en Aniscopio. Actualizada a 15 de julio de 2020.



	<p><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p><b>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Popayán – Santander de Quilichao</b></p>	
--	---	--

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 11 de 2015.

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

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

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Unión Temporal 4G**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, ambiental, social y predial. Enseguida se presenta una descripción de los componentes analizados:

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

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

A pesar de que la Matriz de Evaluación de Desempeño permita verificar la gestión de la Interventoría en materia de aforos y recaudo, este componente no se analizó en la auditoría debido a que en el proyecto Popayán – Santander de Quilichao no operan actualmente estaciones de peaje.

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

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

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

Componente Técnico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
5	Plan de obras del concesionario (4G)	SI	C
6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	NA	C
8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Realización de ensayos de laboratorio	SI	C
10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	SI	C
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI	C
13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI	C
15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI	C
16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI	C
17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI	C
18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	SI	C
19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	SI	C
20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	SI	C
21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI	C
22	Seguimiento elementos de contención	SI	C
23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	No	C
24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	SI	C
25	Permisos de ocupación temporal de vía	SI	C
26	Procedimientos de control de transporte de carga	SI	C
27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	SI	C
29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI	C
30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
31	Recorrido de la interventoría	NA	C

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

Componente Jurídico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI	C
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	SI	C
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI	C
4	Verificación en cambios en la composición accionaria	SI	C

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

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

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

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

Componente Predial			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
15	Predios saneados y libres de ocupación	NA	C