



Rad No. 2023-102-018195-3

Fecha: 2023-12-04 14:35:23 -> 102

CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA (E)

Anexos: Informe de auditoría en pdf

<https://www.ani.gov.co>



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **CAROLINA BARBANTI MANSILLA**
Presidente (E)

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidenta Ejecutiva

DE: **LINA LEIDY LEAL DIAZ**
Jefe de la Oficina de Control Interno (E)

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira.

Respetadas Ingenieras:

La Oficina de Control Interno, entre octubre y diciembre de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira.

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 recomendaciones realizadas.

Cordialmente,



LINA LEIDY LEAL DIAZ

Jefe de la Oficina de Control Interno (E)

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **2023XXXXXXXX-3**
2023XXXXXXXX-3
Fecha: **01-12-2023**

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) EGNA DORAYNE FRANCO MENDEZ GERENTE Gerencia Carretero 6 BOGOTA D.C.

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

VoBo:

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20231020073059

GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

**Informe de auditoría a la función pública de
la Interventoría y del Equipo de
Coordinación y Seguimiento al Proyecto
Nueva Malla Vial del Valle del Cauca -
Accesos Cali y Palmira**

**OFICINA DE
CONTROL INTERNO**



**2023
DICIEMBRE**

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
1.1	Objetivo general	4
1.2	Objetivos específicos	4
2.	ALCANCE	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	5
4.1	Información de contratos	5
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto	6
4.3	Descripción del proyecto	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	10
5.1	Estado de la infraestructura del proyecto (Ejecución del plan de obras, operación y mantenimiento de la infraestructura vial existente)	10
5.2	Riesgos del contrato de concesión No. 001 de 2021	38
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	41
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO.....	43
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	45
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	45
10.	CONCLUSIONES.....	46
11.	NO CONFORMIDADES.....	49
12.	RECOMENDACIONES.....	49
13.	ANEXOS.....	53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto.....	7
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	8
Tabla 4. Cronograma ejecución de obras.....	10
Tabla 5. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED).....	41

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato de concesión No. 001 de 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Rutas del Valle S.A.S, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en su etapa preoperativa.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Autopistas del Caribe CV, 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 en el proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira.

1.2.3 Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 001 de 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Ruta del Valle S.A.S, a partir de septiembre de 2021 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con énfasis en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

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

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

- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 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. 001 de 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Ruta del Valle S.A.S (Concesionario) y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. VE-527 de 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio Autopistas del Caribe CV (Interventoría).
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 001 de 2021 y de interventoría No. VE-527 de 2021, tal como: objeto, plazo, y otros íes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Rutas del Valle S.A.S No. contrato: 001 del 09 de junio de 2021. Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Pública 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. Plazo: El plazo del Contrato transcurrirá entre la fecha de Inicio (01-09-2021) y la fecha en que termine la Etapa de Reversión (máximo 29 años a partir de la fecha de Inicio) URL Secop: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-19-10660579</p>	1 otrosí

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría	<p>Consorcio Autopistas del Caribe CV No. contrato: VE-527 del 18 de agosto de 2021. Objeto: El objeto del presente Contrato es regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la ANI, la Interventoría integral del Contrato de Concesión.</p> <p>El objeto del Contrato comprende, sin limitarse a:</p> <p>(a) La Interventoría integral que incluye, pero no se limita a: la Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, social, predial, ambiental, administrativa, de seguros, riesgos, operativa, mantenimiento, administrativa de aforo y recaudo y de gestión de calidad al Contrato de Concesión.</p> <p>(b) Realizar el seguimiento integral de todas las actividades inherentes al Contrato de Concesión y sus documentos modificatorios, velando por el estricto cumplimiento de lo establecido en las especificaciones técnicas del Contrato de Concesión y normas técnicas aplicables vigentes y sus documentos modificatorios y la normatividad vigente en cuanto a los aspectos técnicos, legales, administrativos y financieros. Esto incluye llevar a cabo la revisión, verificación, análisis y emisión de conceptos de manera permanente, en relación con todos los aspectos derivados del Contrato de Concesión.</p> <p>(c) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión.</p> <p>Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio (01-09-2021) URL Secop 2: https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2030331&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true</p>	1 otrosí

Fuente: URLs SECOP contratos de concesión y de interventoría.

Respecto al contrato de concesión No. 001 de 2021, el 1 de septiembre de 2021, se suscribió el otrosí No. 1, a través del cual, principalmente, se modificaron las condiciones asociadas a las garantías para la suscripción del acta de inicio del contrato de concesión y se suspendió, por sesenta días, el término de presentación del seguro de daños contra todo riesgo por parte del Concesionario.

Con relación al contrato de interventoría No. VE-527 de 2021, el 28 de mayo de 2023 se suscribió el otrosí No. 1, a través del cual se hicieron, principalmente, precisiones respecto a la duración de las fases de preconstrucción y de construcción, así como de los impactos de ampliaciones de dichas fases en los pagos de la Interventoría. Este otrosí se suscribió con el fin de mitigar los efectos en el contrato de interventoría con ocasión de dos Eventos Eximentes de Responsabilidad reconocidos al Concesionario asociados a la negativa de comunidades en las unidades funcionales 3 y 4 del proyecto; lo que se expondrá más adelante.

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto

El control y seguimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la

Entidad. En la siguiente tabla se presenta al Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto²:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Egna Dorayne Franco Méndez	Gerente de proyecto	Equipo Proyectos Carreteros (VE)
Gloria Elena Garcia Cruz	Líder de Equipo de Seguimiento	
Viviana Katalina Pedraza Mora	Apoyo técnico	
Karen Lara Ramirez	Auxiliar técnico	
Olga Rocio Cuesta Casas	Apoyo financiero	Grupo Interno de Trabajo Financiero (VE)
Juan Sebastián Pereira Rico	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Leandra Berenis Luna Gómez	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Carolina Orjuela	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
María Carolina Niño Rodríguez	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Wilfreyer Chacón Hernández	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Diana Maria Vaca Chavarria	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de comunicación con radicado ANI No. 20235000146933 del 29 de septiembre de 2023 y de observaciones recibidas al informe preliminar de auditoría mediante correo electrónico del 30 de noviembre de 2023.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto hace parte de la quinta generación de concesiones y tiene como objetivo principal mejorar la conexión vial en los departamentos del Valle del Cauca y Cauca y mejorar la accesibilidad a los municipios de Cali y Palmira. Las vías objeto de la concesión tienen una longitud total estimada de 310 km, con ocho estaciones de peaje y seis estaciones de pesaje³.

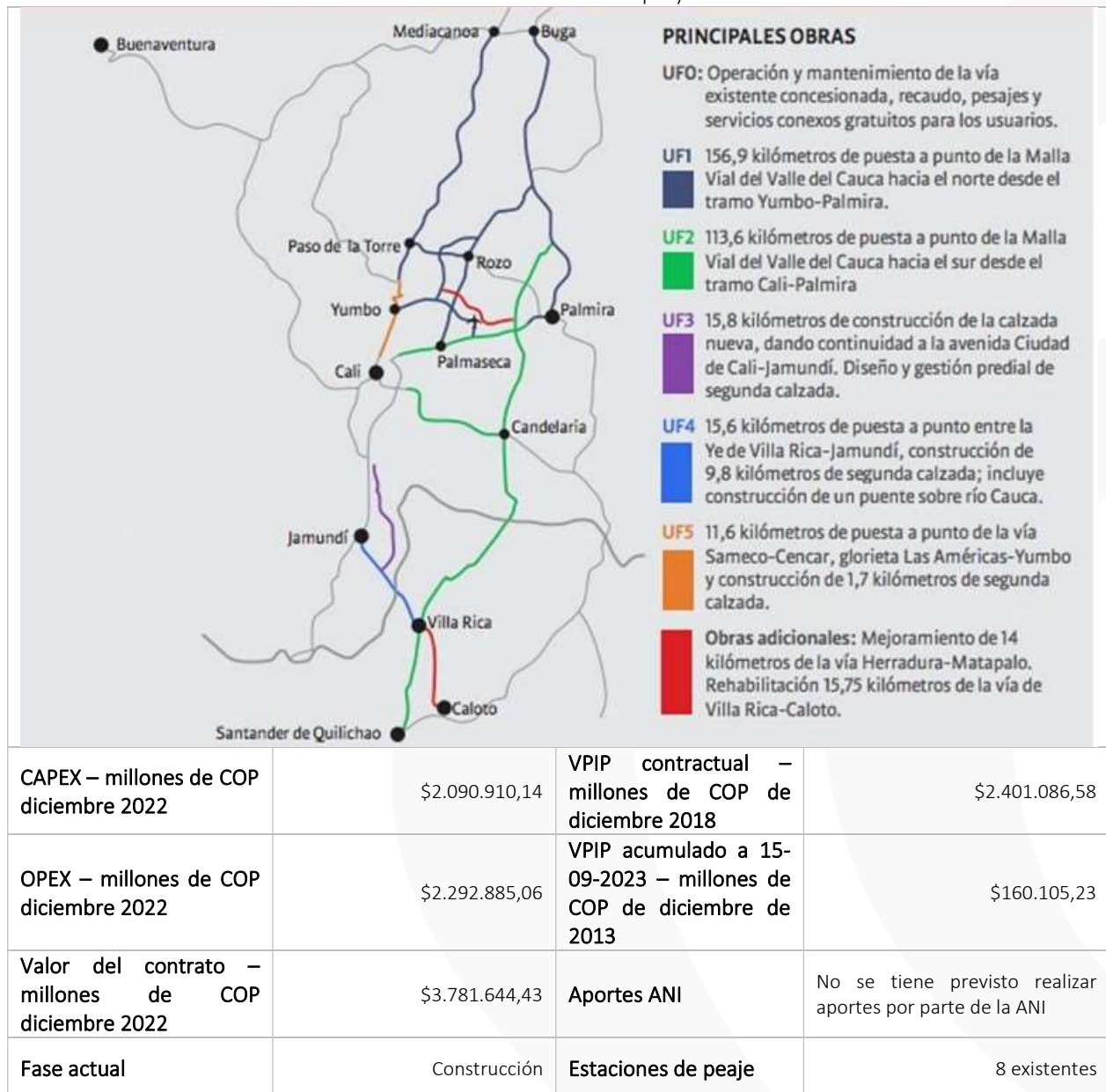
El proyecto está conformado por una unidad funcional de operación y mantenimiento (UF0), que ha permitido al Concesionario contar con ingresos por retribución en la etapa preoperativa del proyecto, acorde a lo establecido en la sección 3.1 de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021; y con cinco unidades funcionales (UF) a través de las que se llevarán a cabo intervenciones de puesta a punto de infraestructura vial existente, construcción de vía nueva y construcción de segunda calzada. Asimismo, el Concesionario ejecutará obras adicionales a las establecidas contractualmente, a través de la intervención de aproximadamente 30 km de vía existente en los departamentos del Valle del Cauca y Cauca.

Las características generales del proyecto se muestran enseguida:

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

³ Apéndice técnico del contrato de concesión No. 001 de 2021.

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.



Fuente: Página web del Concesionario <https://rutasdelvalle.co/obras-por-unidades-funcionales/>, contrato de concesión No. 001 de 2021 e informe ejecutivo carretero con radicado ANI No. 20235000070109 del 27-09-2023.

El acta de inicio del contrato de concesión No. 001 de 2021 se suscribió el 01 de septiembre de 2021, luego de superar problemas asociados a situaciones de orden público,⁴ dando lugar a la primera fase de la etapa preoperativa, de preconstrucción. Contractualmente la fase de preconstrucción tenía una duración de 12 meses, es decir que debía finalizar en septiembre de 2022; sin embargo, esta fase finalizó el 17 de octubre

⁴ Ver acta de suspensión de obligaciones del contrato de concesión bajo el esquema APP No. 001 de 2021 del 16 de junio de 2021; disponible en papeles de trabajo de la auditoría.

de 2023, cuando se logró acreditar la totalidad de condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, establecidas en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021, y, por ende, se suscribió el acta de inicio de la fase de construcción.

Se resalta que en el proyecto se ha declarado la ocurrencia de dos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) relacionado con las unidades funcionales 3 y 4 del proyecto, así:

1. **EER UF3:** El 17 de enero de 2023 se suscribió el acta de declaratoria de ocurrencia de un EER relacionadas con la negativa de la comunidad Bocas del Palo (el “CCCN”) al ingreso a su territorio para levantar insumos para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA, que dio lugar a que se otorgara un periodo especial adicional de tres meses y veintiún días a la fase de preconstrucción de la unidad funcional 3, que, según lo establecido en el acta de declaratoria del EER, finalizó el 20 de octubre de 2022.
2. **EER UF4:** El 17 de enero de 2023 se suscribió el acta de declaratoria de ocurrencia de un EER debido a i) la oposición de las comunidades étnicas de “Paso de la Bolsa, Dejando Huellas del corregimiento la Ventura, Territorio y Paz y Quebrada La Tabla” al ingreso del Concesionario a sus territorios; y a ii) la disposición de la Resolución ST-1184 de 2022 del Ministerio del Interior, relacionada con la obligación de realizar consultas previas con dichas comunidades. Esta situación dio lugar a que se otorgara un periodo especial adicional a la fase de preconstrucción de la unidad funcional 4 de cuatro meses, que, según lo establecido en el acta de declaratoria del EER, finalizó el 20 de abril de 2023. También dio lugar a que se materializara el riesgo asociado a sobrecostos ocasionados por acuerdos protocolizados durante consultas previas realizadas en la ejecución del proyecto; por consiguiente, desde la ANI se ha iniciado la gestión para modificar el fondo de contingencias del proyecto, para así contar con recursos suficientes para mitigar la fracción del riesgo a cargo de la Entidad.⁵

En cuanto a riesgos contractuales materializados en el proyecto, adicional a los costos ocasionados por nuevas consultas previas, se resalta que la emisión del Decreto No. 050 del 15 de enero de 2023⁶ dio lugar a la materialización del riesgo asignado a la ANI referente a “*Los efectos favorables y/o desfavorables generados por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria prevista en la(s) Resolución(es) de Peaje(s) que rige(n) para los peajes de las vías que hacen parte del Proyecto (...)*”, lo que también ha sido contemplado en la modificación al fondo de contingencias aprobado para el proyecto.⁵

En se orden de ideas, en la siguiente sección se analiza con mayor detalle el comportamiento que tiene la concesión en su etapa preoperativa, a partir de un diagnóstico de las intervenciones que se realizan en el proyecto, a partir de una visita de verificación adelantada por la Oficina de Control Interno en noviembre de 2023 y a partir de la revisión de la documentación allegada a la Oficina de Control Interno por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría, producto de las entrevistas y listas de chequeo aplicadas en la auditoría.

⁵ Ver solicitud enviada al Ministerio de Transporte por parte de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno con relación al análisis hecho por la Entidad de los riesgos del contrato de concesión No. 001 de 2021; condición previa para solicitar recursos adicionales al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el fondo de contingencias. Radicado ANI No. 20236020359681 del 05 de octubre de 2023.

⁶ Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con el objetivo específico 1.2.1, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la concesión, en función de **a)** el estado de la infraestructura y **b)** el estado de diferentes riesgos contractuales.

5.1 Estado de la infraestructura del proyecto (Ejecución del plan de obras, operación y mantenimiento de la infraestructura vial existente)

El plan de obras que permitió suscribir el acta de inicio de la fase de construcción el 17 de octubre de 2023 tuvo concepto favorable por parte de la Interventoría a través del oficio con radicado ANI No. 20234091176822 del 12 de octubre de 2023. Las fechas de inicio y de fin de las unidades funcionales y de las obras adicionales asociadas al proyecto, reconocidas como factor de calidad en la fase de licitación de la concesión, se muestran enseguida:

Tabla 4. Cronograma ejecución de obras.

Programación unidades funcionales según plan de obras			
UF	Sector	Inicio	Fin
1	Malla Vial del Valle del Cauca hacia el norte desde el tramo Yumbo – Palmira	01/11/2023	17/10/2027
2	Malla Vial del Valle del Cauca hacia el sur desde el tramo Cali – Palmira	01/11/2023	17/10/2027
3	Avenida Bicentenario	17/10/2023	16/04/2026
4	Ye de Villa Rica – Jamundí	Ver Nota	
5	Sameco – Cencar, glorieta Las Américas – Yumbo	01/11/2023	17/10/2026
Total proyecto		17/10/2023	17/10/2026

Programación obras adicionales reconocidas como factor de calidad			
FC	Sector	Inicio	Fin
1	Herradura – Matapalo	29/03/2026	17/10/2027
2	Villa Rica – Caloto	30/11/2022	29/09/2024

Nota: La Unidad Funcional 4, en virtud del EER reconocido mediante Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad suscrita el 17 de enero de 2023, debe ser incorporado al Plan de obras a los seis meses (6) después de haber cumplido la condición del acuerdo número cuarto del Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad. Asimismo, en el acuerdo octavo del Acta de Declaratoria del Evento Eximente de Responsabilidad se estableció que:

“OCTAVO. El CONCESIONARIO ajustará el plan de obras para la Unidad Funcional Cuatro (4) a partir de la fecha de obtención de la Licencia Ambiental, así como los planes de adquisición predial, de redes y demás actividades precedentes de los que dependa el inicio de su Fase de Construcción. De igual forma ajustará el Apéndice financiero Uno (1).”

Fuente: Comunicación con radicado ANI No. 20234091176822 del 12 de octubre de 2023 y Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad suscrita el 17 de enero de 2023 relacionada con la UF4 del proyecto.

No obstante, como se evidencia en la tabla que precede, no se han establecido las fechas de inicio y de fin para la UF4; lo que depende de superar situaciones asociadas al Evento Eximente de Responsabilidad asociado a dicha unidad funcional. Debido a que a noviembre de 2023 el Concesionario no ha obtenido la licencia ambiental para la construcción de la UF4, no hay certeza del plan de obras asociado.

A noviembre de 2023 no se han superado las observaciones de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) para otorgar el licenciamiento ambiental requerido para la construcción de la UF4. Se resalta que “(...) el 28 de septiembre de 2023 mediante el Acta de Reunión de Información Adicional (“RIA”) No. 50 de 2023 dicha entidad hizo solicitudes que modifican de manera sustancial el Proyecto, al requerir que se hagan “(...) los ajustes correspondientes para evitar la intervención y/o afectación de los Samanes ubicados en el sector de la intersección semaforizada ubicada en la abscisa K98+000(...)”; dicha solicitud de la ANLA ha dado lugar a que en octubre de 2023 el Concesionario solicitara a la ANI el reconocimiento de un EER con un periodo especial de siete meses y quince días.⁷

Se evidenció que con ocasión de un requerimiento de la ANI, la Interventoría presentó un análisis respecto a la solicitud del Concesionario, concluyendo que no procede el reconocimiento de un EER, debido a que, en términos generales, *“La situación invocada, no escapa al control razonable del Concesionario por cuanto él tiene el conocimiento que, en el proceso de obtención de Licencia Ambiental, la Autoridad Ambiental Competente, en este caso la ANLA, podría hacer requerimientos relacionados con el cumplimiento normativo, procedimientos, guías, manuales e instructivos y los términos de referencia establecidos para la elaboración de los estudios de impacto ambiental en proyectos de construcción de carreteras y/o túneles, emitidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la ANLA.”*⁸

Respecto a las demás unidades funcionales del proyecto (1, 2, 3 y 5), en el acta de inicio de la fase de construcción, suscrita el 17 de octubre de 2023, se hizo una precisión respecto a la no objeción del plan de obras, con ocasión de un procedimiento administrativo sancionatorio vigente y asociado a mencionado plan, así:

“Por medio la comunicación ANI-CV-OF-1528-V01 del 12 de octubre de 2023 Rad ANI No 20234091176822 la Interventoría manifestó que no es posible dar una No Objeción al Plan de Obras presentado por el Concesionario, teniendo en cuenta el proceso sancionatorio que actualmente cursa, en cuanto a los plazos establecidos en la Sección 3.8 (a) de la Parte General del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, en dicho oficio se dispone que el Plan de Obras se ajusta al contenido mínimo de la Sección 2.2 del Apéndice Técnico No. Nueve (9) del Contrato de Concesión, por lo que, el Plan de Obras presentado servirá para el seguimiento de las obligaciones establecidas para las UF1, UF2, UF3 y UF5, mientras se resuelve el procedimiento administrativo sancionatorio bajo el Expediente No. 20237070320700015E.”

Es decir que la decisión del proceso administrativo sancionatorio tendrá un impacto en el tiempo con el contará el Concesionario para ejecutar el plan de obras y así finalizar la fase de construcción ya que contractualmente esta debió iniciar en septiembre de 2022, según lo establecido en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2021.⁹

⁷ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091207432 del 20 de octubre de 2023.

⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091255032 del 31 de octubre de 2023.

⁹ 3.8 Plazos de las Fases de la Etapa Preoperativa

(a) Duración de la Fase de Preconstrucción: Doce (12) Meses contados desde la Fecha de Inicio del Contrato. Durante este plazo se cumplirá con las condiciones precedentes señaladas en la Sección 4.4 de la Parte General, salvo que sea declarado un Evento Eximente de Responsabilidad que impida el cumplimiento de tales condiciones.

(b) Duración de la Fase de Construcción: Cuarenta y Ocho (48) Meses contados desde la fecha de firma del Acta de Inicio de la Fase de Construcción.

Respecto a las obras consideradas en el proyecto como factor de calidad (FC), según el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 001 de 2021, deben ejecutarse dentro de los plazos de las fases de la etapa preoperativa. A noviembre de 2023, las obras asociadas al tramo Herradura – Matapalo (FC1) no han iniciado, a diferencia de las obras asociadas al tramo Villa Rica – Caloto (FC2), cuya acta de inicio se suscribió el 30 de noviembre de 2022, previo al inicio de la fase de construcción del proyecto, con ocasión de “(...) múltiples solicitudes realizadas por la Gobernación del Cauca, la Alcaldía de Caloto y por la comunidad en general debido al mal estado de la vía.”¹⁰

En ese orden de ideas, enseguida se precisa el estado de cada una de las unidades funcionales y de los tramos a intervenir y considerados en el proyecto como factor de calidad, a partir de los resultados de una visita adelantada por la Oficina de Control Interno los días 1, 2 y 3 de noviembre al proyecto y del análisis de la documentación remitida por la Interventoría y por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI en octubre y noviembre de 2023.

5.1.1 Malla Vial del Valle del Cauca hacia el norte desde el tramo Yumbo – Palmira (UF1)

La unidad funcional 1 (UF1) contempla la puesta a punto de aproximadamente 157 km existentes de la Malla Vial del Valle del Cauca, entre Yumbo y Mediacanoa y entre Palmira y Buga. Con base en el plan de obras que permitió suscribir el acta de inicio de la fase de construcción del proyecto, su construcción debió haber iniciado el 1 de noviembre de 2023; sin embargo, a noviembre de 2023 el Concesionario no ha dado total cumplimiento a los requerimientos contractuales para iniciar obra en esta unidad funcional.¹¹

En el acta de inicio de la fase de construcción del contrato de concesión No. 001 de 2021 se estableció expresamente que “(...) Las Partes dejan expresa constancia que el Concesionario podrá dar inicio a las Intervenciones de la Unidad Funcional 3.”

Respecto a la UF1, se evidenció que la Interventoría ha generado las alertas del caso para que no se ejecuten actividades de la fase de construcción, dado que no se ha logrado certificar el cumplimiento del 100% de las condiciones precedentes para ejecutar obras en la unidad funcional.¹²

La Oficina de Control Interno realizó visita a la UF1 el 1 de noviembre de 2023, llevando a cabo un diagnóstico visual de la infraestructura vial existente, así como de las instalaciones asociadas a la operación y mantenimiento del proyecto, tales como, estaciones de peaje, estaciones de pesaje, bases de operación y áreas de servicio. En el recorrido se evidenció que el Concesionario ha avanzado en demoliciones de edificaciones ubicadas en los predios requeridos y disponibles para las obras en esta unidad funcional, específicamente para la intersección Versalles.

En términos generales, se evidenció una operación adecuada de la UF1. Se identificaron situaciones que han sido alertadas por la Interventoría relacionadas con los equipos de detección y el procedimiento para atender contingencias en los peajes y con condiciones de riesgo en los puentes sobre el Río Frayle y en la intersección Sena. Durante el recorrido de auditoría, la Oficina de Control Interno hizo observaciones

¹⁰ Numeral 12 del acta de inicio del Acta de Inicio de la Intervención del Factor de Calidad Villa Rica – Caloto del 30 de noviembre de 2022.

¹¹ Según comunicación de la Interventoría con radicado ANI-CV-OF-1584-V01 del 02 de noviembre de 2023 se tienen pendientes en materia de Estudio y Diseño de Detalle en el Volumen I Estudio de Tránsito, Capacidad y Nivel de Servicio.

¹² Ver comunicación con radicado ANI-CV-OF-1584-V01 del 02 de noviembre de 2023.

asociadas al material gráfico utilizado en el proyecto y al estado de la base de operaciones ubicada en Mediacañoa. Lo descrito en este párrafo se sustenta con el siguiente registro fotográfico:

i. Estación de peaje Cencar

Se evidenció que la estación de peaje Cencar opera sin novedades y que cuenta con los equipos de control y seguimiento de la Interventoría. No obstante, en octubre de 2023 la Interventoría emitió alertas asociadas a la reparación o reposición de los equipos de detección (sensores cuenta ejes y sensores detectores de doble rueda) en la estación de peaje Cencar y al procedimiento que el Concesionario implementa para atender contingencias en todos los peajes, solicitando a la ANI la autorización para otorgar un periodo de cura; sobre lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha solicitado aclaraciones.¹³

Asimismo, se evidenció que a noviembre de 2023 ninguna de las estaciones de peaje cuenta con vallas informativas de las tarifas¹⁴ con la identidad visual acorde a lo establecido en la Directiva Presidencial del 29 de mayo de 2023.¹⁵ En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto informó que desde la Oficina de Comunicaciones de la Entidad se espera que la implementación de la identidad visual vigente en todos los proyectos a cargo de la ANI se cumpla en la presente vigencia.¹⁶

Registro fotográfico de la estación de peaje Cencar se muestra enseguida:

Foto 1. Panorámica peaje.	Foto 2. Equipos control Interventoría
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>Se evidenció una infraestructura en condiciones adecuadas para operación con equipos para recaudo de peaje electrónico y con efectivo. Las tarifas vigentes</p>	<p>Se evidenciaron equipos de control de la Interventoría, tales como cámaras independientes a las del</p>

¹³ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000378171 del 17 de octubre de 2023.

¹⁴ Respecto a las vallas informativas del proyecto, se evidenció que siete de ellas fueron hurtadas según se reportó en la comunicación CS-RDV-001445 del 25 de octubre de 2023. Según lo reportado en la auditoría, el Concesionario cuenta con la aprobación de los diseños que dan cumplimiento a los lineamientos del Gobierno actual.

¹⁵ Lineamientos para la definición de la estrategia institucional de comunicaciones, objetivos y contenidos de las entidades de la rama ejecutiva del orden nacional.

¹⁶ Soportes al respecto disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

corresponden a las de 2022, según lo establecido en el Decreto No. 050 de 2023. El diseño de las vallas aún no se actualiza al arte del Gobierno vigente.	Concesionario, con su respectivo monitor en la zona administrativa del peaje.
---	---

Foto 3. Infraestructura y equipos Cencar.	Foto 4. Equipos Concesionario y controles.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023
Se evidenció un pavimento con demarcación y equipos para categorización y control del tráfico en adecuadas condiciones para operar.	En conjunto con la Interventoría se realizó un ejercicio de verificación de equipos de control de tráfico y periféricos, sin evidenciar novedades.

ii. Estación de peaje Paso La Torre

Se evidenció que la estación de peaje Paso La Torre opera sin novedades y que cuenta con los equipos de control y seguimiento de la Interventoría. Durante la auditoría se hizo un ejercicio de verificación de la aplicación de los controles de la Interventoría sobre los números de los consecutivos de los tiquetes térmicos por carril y por categoría, sin identificar novedades al respecto¹⁷. Registro fotográfico de la estación de peaje Paso La Torre se muestra enseguida:

Foto 5. Panorámica peaje.	Foto 6. Infraestructura y equipos La Torre.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023

¹⁷ Soporte disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se evidenció una infraestructura en condiciones adecuadas para operación con equipos para recaudo de peaje electrónico y con efectivo.	Se evidenció un pavimento con demarcación, casetas en buen estado y equipos para categorización y control del tráfico en adecuadas condiciones para operar.
--	---

iii. Estación de peaje Mediacanoa

Se evidenció que la estación de peaje Mediacanoa opera sin novedades y que cuenta con los equipos de control y seguimiento de la Interventoría. En el recorrido de la auditoría se hizo una verificación de los controles de la Interventoría en materia de consignaciones internas; sin identificar irregularidades.¹⁸

No obstante, al igual que para la estación de peaje Cencar, en octubre de 2023 la Interventoría emitió alertas asociadas a la reparación o reposición de los equipos de detección (sensores cuenta ejes y sensores detectores de doble rueda); sobre lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha solicitado aclaraciones.¹⁹ Durante el recorrido de auditoría, se evidenciaron con la Interventoría necesidades de intervención en el sistema de manejo de aguas de escorrentías en el acceso a la estación de peaje, sobre lo que la Interventoría hizo las observaciones del caso al Concesionario.

Registro fotográfico de la estación de peaje Mediacanoa se muestra enseguida:

Foto 7. Panorámica peaje.	Foto 8. Infraestructura y equipos Mediacanoa.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023
Se evidenció una infraestructura en condiciones adecuadas para operación con equipos para recaudo de peaje electrónico y con efectivo.	Se evidenció un pavimento con demarcación, casetas en buen estado y equipos para categorización y control del tráfico en adecuadas condiciones para operar.

¹⁸ Soporte disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁹ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000378171 del 17 de octubre de 2023.

<p>Foto 9. Necesidad intervención drenajes.</p>	<p>Foto 10. Infraestructura y equipos Mediacanoa.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>Se evidenciaron con la Interventoría necesidades de intervención en el sistema de manejo de aguas de escorrentías en el acceso a la estación de peaje, sobre lo que la Interventoría hizo las observaciones del caso al Concesionario.</p>	<p>Se evidenciaron equipos de control de la Interventoría, tales como cámaras independientes a las del Concesionario, con su respectivo monitor en la zona administrativa del peaje.</p>

iv. Estación de pesaje Mediacanoa

Se evidenció que la estación de pesaje de Mediacanoa opera sin novedades y que cuenta con los equipos de control y seguimiento de la Interventoría, que en este caso corresponden a cámaras independientes a las del Concesionario a las que se puede acceder remotamente y discos duros que guardan la información del tránsito que circula por la estación. No obstante, se evidenció que la báscula norte estuvo cerrada entre el 20 y el 29 de octubre de 2023 con ocasión de resultados de las pruebas de excentricidad; situación que ha sido superada.

En el recorrido de la auditoría se hizo una verificación de los controles de la Interventoría en materia de auditoría mensual de sistemas de pesaje, verificando, entre otros aspectos, los controles respecto a los libros de sobrepesos y a las certificaciones con las que deben contar las básculas. Parte del registro fotográfico asociado a la estación de pesaje de Mediacanoa se muestra enseguida:

<p>Foto 11. Operación báscula sur.</p>	<p>Foto 12. Infraestructura y equipos báscula sur.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>Se evidenció que la báscula sur cuenta con equipos que permiten una adecuada operación. Entre otras actividades, se verificaron los controles de la Interventoría en materia de libro de sobrepesos y certificaciones de calibración.</p>	<p>Al igual que los equipos, la infraestructura física disponible en la báscula sur se encuentra en condiciones adecuadas para operar.</p>

<p>Foto 13. Equipos control báscula norte.</p>	<p>Foto 14. Infraestructura y equipos báscula norte.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>Se evidenció que la báscula sur cuenta con equipos que permiten una adecuada operación. Entre otras actividades, se verificaron los controles de la Interventoría en materia de libro de sobrepesos y certificaciones de calibración.</p>	<p>Al igual que los equipos, la infraestructura física disponible en la báscula sur se encuentra en condiciones adecuadas para operar; no obstante, se evidenció que con ocasión de resultados de prueba de excentricidad la báscula estuvo cerrada entre el 20-10-2023 y el 29-10-2023.</p>

v. Base de operación Mediacanoa

En el recorrido de auditoría se verificaron las instalaciones disponibles en la base de operación de Mediacanoa, así como la disponibilidad y adecuada operación de una de las ambulancias de la concesión, que cubre la ruta 2301.

Respecto a las instalaciones, se hicieron observaciones respecto a su estado de mantenimiento y respecto a la ambulancia, se realizó verificación del personal, de los equipos y medicamentos de la ambulancia de la ruta 2301, acorde a lo establecido en el formato CVC-SC-OP-F-2 (Inspección de ambulancia del Consorcio Autopista del Caribe CV), sin identificar novedades. No obstante, se evidenció que el Concesionario no ha atendido una observación hecha por la Interventoría en agosto de 2023 con relación a una abolladura de la puerta derecha de la ambulancia.²⁰ Parte del registro fotográfico asociado se muestra enseguida:

<p>Foto 15. Instalaciones área administrativa.</p>	<p>Foto 16. Instalaciones área administrativa.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>En términos generales, se evidenció una zona administrativa de la base de operaciones en inadecuadas condiciones.</p>	<p>En el área administrativa se evidenció adecuación de instalaciones; principalmente para el uso de personal médico y guardas de seguridad.</p>
<p>Foto 17. Ambulancia Mediacanoa.</p>	<p>Foto 18. Ambulancia Mediacanoa.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de una ambulancia y del personal médico asociado en el sector de Mediacanoa. Respecto al estado de la ambulancia, previo a la auditoría se evidenció que la Interventoría ha realizado las observaciones al Concesionario sobre la abolladura del vehículo.</p>	<p>En conjunto con la Interventoría se realizó verificación del personal, de los equipos y medicamentos de la ambulancia, acorde a lo establecido en el formato CVC-SC-OP-F-2 (Inspección de ambulancia del Consorcio Autopista del Caribe CV), sin evidenciar novedades.</p>

²⁰ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234090931682 del 11 de agosto de 2023.

vi. **Área de servicio Mediacanoa y generalidades sobre infraestructura pendiente por entregar al Concesionario**

Según lo reportado en las entrevistas de auditoría, el 09 de octubre de 2023 se llevó a cabo la entrega y recibo de la infraestructura física correspondiente al área de servicio de Mediacanoa (PR35+0860 de la Ruta 2301). Durante el recorrido de auditoría se verificaron las instalaciones, evidenciando que a noviembre de 2023 únicamente cuenta con servicios de seguridad privada. Conforme al acta de entrega y recibo, las obligaciones contractuales asociadas al área de servicio comenzarán a correr dentro de los tres meses siguientes a la suscripción de dicha acta.²¹

Parte del registro fotográfico del área de servicio de Mediacanoa se muestra enseguida:

Foto 19. Instalaciones área de servicio.	Foto 20. Instalaciones área de servicio.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>El 9 de octubre de 2023 se llevó a cabo la entrega y recibo de la infraestructura física correspondiente al área de servicio de Mediacanoa (PR35+0860 de la Ruta 2301); conforme al acta de entrega y recibo, las obligaciones contractuales asociadas al área de servicio comenzarán a correr dentro de los tres meses siguientes a la suscripción de dicho documento.</p>	

Respecto de las áreas de servicio del proyecto, el numeral 3.5 del apéndice técnico No. 1 del contrato de concesión No. 001 de 2021 establece que *“Dentro de la infraestructura existente se encuentran cuatro (4) Áreas de servicio, a saber: Villa Rica, Cerrito, Mediacanoa y Cencar.”*

A noviembre de 2023, el Concesionario ha recibido las áreas de servicio de Mediacanoa y de Cencar; según lo evidenciado en la auditoría las dos áreas de servicio pendientes dependen de gestión entre el Instituto Nacional de Vías y la Central de Inversiones S.A (CISA) respecto a la cesión de contratos de arrendamiento.

²¹ Documento disponible en los papales de trabajo de la auditoría.

Se evidenció que la ANI ha hecho las solicitudes del caso al INVIAS.²² Dentro de las últimas acciones al respecto, el INVIAS informó a la ANI mediante comunicación con radicado No. 2023S-VBOG-002268 del 09 de septiembre de 2023 lo siguiente:

“Hemos recibido su oficio con radicado ANI 20235000299181 del 24 de agosto del 2023 y que señala como asunto: “Solicitud Cesión Contratos de Arrendamiento Áreas de Servicio Villa Rica y Cerrito. Reiteración RAD ANI No. 20225000072701. Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Corredor Accesos Cali y Palmira”.

Al respecto debemos informarle que como dichos contratos habían sido cedidos a CISA, nos estamos dirigiendo a dicha entidad para que nos informen la situación de los contratos de arrendamiento y estamos pidiendo la mayor celeridad en estas diligencias, pero definitivamente dependemos de CISA en esa cesión.

Una vez tengamos el pronunciamiento nos dirigiremos a ustedes”.

Contractualmente no se tiene un plazo para la entrega de las áreas de servicio al Concesionario; sin embargo, se considera necesaria su entrega ya que la operación de las áreas de servicio tiene relación con los ingresos por explotación comercial previstos en el contrato de concesión No. 001 de 2021.

Adicional a las áreas de servicio de Villa Rica y Cerrito, se evidenció que la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2021 estableció infraestructura y predios adicionales que se deben entregar al Concesionario durante la fase de construcción; en caso de que esto no se logre dentro de los plazos máximos previstos las “(...) obras e intervenciones asociadas al tramo no entregado se entenderán automáticamente excluidos del objeto de este Contrato”. Hacen parte de esta infraestructura y predios adicionales, obras pendientes del contrato de concesión de segunda generación No. 005 de 1999, tales como la Variante el Bolo (UF2) y la Curva Don Otto (UF1); sobre lo que se evidenció que se adelantan trámites de expropiación a los que se les hace seguimiento desde los GIT Predial y Jurídico Predial de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

vii. Puente con posibles condiciones de riesgo

Se evidenció que la Interventoría adelanta seguimiento a los puentes con posibles condiciones de riesgo, con el fin de reducir la probabilidad de ocurrencia de algún desastre dentro del proyecto, acorde a los lineamientos del Ministerio de Transporte en esta materia.²³ En el recorrido de auditoría se visitaron los puentes sobre el río Frayle (Ruta 23VL01 PR4+130) y en la intersección Sena (PR 66+900 ruta 2505), que según análisis hecho por la Interventoría “(...) presentan una vulnerabilidad y condiciones de riesgo alto que requieren de un estudio más a fondo por parte de un especialista en puentes”.²⁴ El registro fotográfico asociado se muestra enseguida:

²² Comunicaciones que evidencian dicha gestión: Oficios No. 20225000072701 del 18 de marzo de 2022 y 20235000299181 del 24 de agosto de 2023.

²³ Ver oficio con radicado ANI No. 20234090855062 del 01 de agosto de 2023.

²⁴ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091064872 del 18 de septiembre de 2023.

<p>Foto 21. Rodadura puente río Frayle (Ruta 23VL01 PR4+130).</p>	<p>Foto 22. Vigas puente río Frayle i. (Ruta 23VL01 PR4+130)</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>La superficie del puente sobre el río Frayle muestra indicios de agrietamiento a lo largo de la junta que permitió la ampliación de la estructura en su momento. El agrietamiento del puente sobre el río Frayle se origina desde la parte inferior de la placa.</p>	
<p>Foto 23. Panorámica puente intersección Sena.</p>	<p>Foto 24. Acero expuesto puente intersección Sena.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023</p>
<p>Panorámica de vigas y pilas de puente en la intersección Sena (PR 66+900 ruta 2505).</p>	<p>Se evidenció que refuerzo expuesto en la estructura, que hace parte de las observaciones que la Interventoría ha emitido sobre la estructura.</p>

viii. Sector Versalles

En el recorrido de auditoría se evidenciaron avances físicos del plan de adquisición predial, correspondiente a la demolición de predios disponibles y requeridos para la construcción de la UF1, específicamente en el sector donde se proyecta la construcción de la intersección Versalles, así:

Foto 25. Demoliciones.	Foto 26. Demoliciones.
 <p data-bbox="245 674 751 699">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>	 <p data-bbox="867 680 1373 705">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>
<p>En el sector de Versalles, donde se proyecta una intersección, se evidenciaron demoliciones de las edificaciones ubicadas previamente en los predios requeridos y disponibles para obra.</p>	

5.1.2 Malla Vial del Valle del Cauca hacia el sur desde el tramo Cali – Palmira (UF2)

La unidad funcional 2 (UF2) contempla la puesta a punto de aproximadamente 114 km de las vías en doble calzada Cali – Palmira y Santander de Quilichao – Palmira. Con base en el plan de obras que permitió suscribir el acta de inicio de la fase de construcción del proyecto, su construcción inició el 1 de noviembre de 2023.

Se evidenció que el 2 de noviembre de 2023 la Interventoría se pronunció favorablemente sobre la viabilidad de iniciar obras en la UF2, teniendo en cuenta que se han cumplido las condiciones precedentes para su construcción.²⁵

La Oficina de Control Interno realizó visita a la UF2 los días 2 y 3 de noviembre de 2023, realizando un diagnóstico visual de la infraestructura vial existente, así como de las instalaciones asociadas a la operación y mantenimiento del proyecto, tales como, Centro de Control de Operaciones (CCO), estaciones de peaje, estaciones de pesaje, bases de operación y áreas de servicio.

En términos generales, se evidenció que la UF2 opera sin novedades. Similar a la UF1, se identificaron situaciones que han sido alertadas por la Interventoría relacionadas con los equipos de detección y el procedimiento para atender contingencias en los peajes.

Lo descrito se sustenta con el siguiente registro fotográfico:

i. Centro de Control de Operaciones (CCO)

El 3 de noviembre de 2023 se visitó el Centro de Control de Operaciones (CCO), corroborando lo indicado en los informes mensuales de la Interventoría respecto a su estado: “(...) actualmente se realizan readecuaciones y reparaciones locativas, dado que durante los tres últimos años el CCO no recibió los mantenimientos necesarios. Se estima que próximamente se pondrá en completo funcionamiento.”²⁶ Parte del registro fotográfico del CCO se muestra enseguida:

²⁵ Ver comunicación con radicado ANI-CV-OF-1584-V01 del 2 de noviembre de 2023.

²⁶ Informe ejecutivo No. 24, correspondiente a agosto de 2023.

Foto 27. Instalaciones CCO.	Foto 28. Centro de control.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>
<p>Panorámica del CCO. Se evidenció disponibilidad de oficinas para uso del Concesionario, de la Interventoría y de la ANI; así como para atención al ciudadano.</p>	<p>Se evidenció seguimiento en tiempo real a los accidentes e incidentes que se presentan en el proyecto en el CCO.</p>

ii. Estación de peaje Villa Rica

La estación de peaje de Villa Rica se encuentra operativa; sin embargo, se evidenció que tanto la estación como la zona administrativa, continúan sin restauración luego de haber sido vandalizada en el primer semestre de 2021, a causa del Paro Nacional. Con el propósito de superar esta situación, se evidenció que desde la ANI se han adelantado los acercamientos correspondientes con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) para así hacer efectivas las pólizas que amparaban las instalaciones y equipos del peaje antes de que estos hicieran parte de la concesión, sin obtener los resultados esperados.

Sobre las últimas actuaciones al respecto, se evidenció que en julio de 2023 la ANI informó la negativa de INVIAS al Concesionario, solicitándole a este último que se adelanten las actividades que se consideren pertinentes; lo que se podría traducir en una propuesta económica para restaurar las instalaciones.²⁷

En cuanto a la operación actual de la estación de peaje, el 2 de noviembre de 2023 en el recorrido de auditoría se evidenció que el Concesionario ha adecuado casetas y oficinas temporales con contenedores, donde, entre otros equipos, se encuentra el monitor y el disco duro vinculado a los videos de las cámaras de la Interventoría en la estación de peaje. El peaje cuenta con sistemas de recaudo en efectivo y electrónico; sobre este último, se evidenció ausencia de la antena del sistema en uno de los carriles sentido Villa Rica – Popayán Santander de Quilichao, sobre lo cual la Interventoría hizo el requerimiento del caso in situ al Concesionario.²⁸

²⁷ Ver oficio con radicado ANI No. 20235000250241 del 17 de julio de 2023.

²⁸ Este tipo de observaciones son las que la Interventoría evidencia en sus auditorías a los peajes.

Por otro lado, se evidenciaron diferentes ocupaciones irregulares en proximidades al peaje Villa Rica, sobre lo que se evidenció la gestión correspondiente del Concesionario ante la Alcaldía del municipio de Villa Rica, sin que se hayan obtenido la liberación del espacio público.²⁹

A continuación, se muestra registro fotográfico de la estación de peaje Villa Rica:

<p>Foto 29. Peaje sentido norte – sur.</p>	<p>Foto 30. Casetas de peaje.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p> <p>Panorámica de la estación de peaje Villa Rica sentido Palmira norte-sur. Se evidencia la presencia de vendedores ambulantes en la zona.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p> <p>Se evidenció que el peaje cuenta con casetas temporales debido a que las construidas en su momento fueron vandalizadas durante el primer trimestre de 2021.</p>
<p>Foto 31. Zona administrativa.</p>	<p>Foto 32. Zona administrativa.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>
<p>Producto del vandalismo del primer semestre de 2021, la zona administrativa del peaje Villa Rica se encuentra afectada, lo que ha dado lugar a que el Concesionario adecue sus oficinas en contenedores, donde también se encuentra el monitor de seguimiento a las cámaras de la Interventoría dispuestas en los carriles de la estación de peaje.</p>	

²⁹ Ejemplos de comunicaciones al respecto: radicados ANI No. 20234090771922 del 12-07-2023, 20234090945602 del 23-08-2023 y 20234091033542 del 11-09-2023.

iii. Estación de peaje Estambul

Se evidenció que la estación de peaje Estambul opera sin novedades y que cuenta con los equipos de control y seguimiento de la Interventoría. No obstante, en octubre de 2023 la Interventoría emitió alertas asociadas a la reparación o reposición de los equipos de detección (sensores cuenta ejes y sensores detectores de doble rueda) en la estación de peaje Estambul y al procedimiento que el Concesionario implementa para atender contingencias en todos los peajes, solicitando a la ANI la autorización para otorgar un periodo de cura al respecto; sobre lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha solicitado aclaraciones al respecto.³⁰

Durante el recorrido de auditoría se verificaron los controles de la Interventoría en materia de arquezos (en cabina y administrativo), copias de seguridad en medio externo y controles respecto al funcionamiento de la planta eléctrica del peaje, sin identificar novedades. Un común denominador en las áreas administrativas de las zonas de peaje, consistente en la ausencia de parqueaderos, lo que da lugar a utilizar zonas verdes con señalización temporal.

Enseguida se presenta registro fotográfico del peaje Estambul:

Foto 33. Panorámica peaje.	Foto 34. Controles Interventoría.
 <p data-bbox="245 1325 751 1346">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>	 <p data-bbox="868 1325 1375 1346">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>
<p>Se evidenció una infraestructura en condiciones adecuadas para operación con equipos para recaudo de peaje electrónico y con efectivo. En la visita se verificó la realización de arquezos en cabinas entre Interventoría y Concesionario. Asimismo, se llevaron a cabo verificaciones de los controles de Interventoría en materia de arquezos administrativos, copias de seguridad y planta eléctrica.</p>	

³⁰ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000378171 del 17 de octubre de 2023.

Foto 35. Carriles acceso peaje.	Foto 36. Zonas parqueo peaje.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>
<p>Panorámica de carriles de acceso a la estación de peaje Estambul con la disponibilidad de cangureras. Al respecto se evidenció que la Interventoría ha emitido observaciones en la forma como el Concesionario atiende contingencias en los peajes.</p>	<p>Se evidenció un común denominador en las áreas administrativas de las zonas de peaje, consistente en la ausencia de parqueaderos, los cuales construirá el Concesionario, según lo reportado por la Interventoría en el recorrido de auditoría.</p>

iv. Estación de peaje CIAT

Similar a la estación de peaje Villa Rica, la estación de peaje CIAT fue vandalizada en el primer semestre de 2021, a causa del Paro Nacional, afectando principalmente las oficinas en la zona administrativa, las cuales, a noviembre de 2023, no han sido restauradas. Como se mencionó previamente, con el propósito de superar esta situación, se evidenció que desde la ANI se han adelantado los acercamientos correspondientes con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) para así hacer efectivas las pólizas que amparaban las instalaciones y equipos del peaje antes de que estos hicieran parte de la concesión, sin obtener los resultados esperados, lo que dio lugar a que la ANI solicitara al Concesionario en julio de 2023 que se adelanten las actividades que se consideren pertinentes; lo que se podría traducir en una propuesta económica para restaurar las instalaciones.³¹

Respecto a la operación actual del peaje, similar a lo ya comentado, en octubre de 2023 la Interventoría emitió alertas asociadas a la reparación o reposición de los equipos de detección (sensores cuenta ejes y sensores detectores de doble rueda); sobre lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha solicitado aclaraciones al respecto.³² En el recorrido de auditoría no se evidenciaron novedades adicionales; a manera de ejercicio aleatorio de verificación de controles de la Interventoría se revisaron las verificaciones de apagados de equipos de control de tráfico, sin identificar irregularidades.

Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la estación de peaje CIAT:

³¹ Ver oficio con radicado ANI No. 20235000250241 del 17 de julio de 2023.

³² Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000378171 del 17 de octubre de 2023.

Foto 37. Casetas peaje CIAT.	Foto 38. Oficinas peaje CIAT.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023
<p>A pesar de que, en términos generales, la estación de peaje CIAT cuenta con infraestructura suficiente para operar, se evidenció que las casetas han sido afectadas por impactos de trenes cañeros, según lo informado por la Interventoría, y que el área administrativa fue vandalizada entre marzo y abril de 2021, afectando parte de las cubiertas de las oficinas del Concesionario, donde se verificó la disponibilidad de equipos de control de la Interventoría (monitor con acceso a las cámaras de Interventoría).</p>	

v. Estación de peaje Cerrito

Se evidenció que la estación de peaje Cerrito opera sin mayores novedades y que cuenta con los equipos de control y seguimiento de la Interventoría. No obstante, al igual que para diferentes peajes ya comentados, en octubre de 2023 la Interventoría emitió alertas asociadas a la reparación o reposición de los equipos de detección (sensores cuenta ejes y sensores detectores de doble rueda), solicitando a la ANI la autorización para otorgar un periodo de cura al respecto; sobre lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha solicitado aclaraciones.³³

Durante el recorrido de auditoría se evidenció que una de las casetas de los carriles sentido sur-norte fue impactada por un tren cañero, sobre lo que la Interventoría solicitó al Concesionario las acciones de restauración procedentes en septiembre de 2023, sin que a noviembre de 2023 estas se hayan atendido.³⁴

Enseguida se presenta registro fotográfico del peaje Cerrito:

³³ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000378171 del 17 de octubre de 2023.

³⁴ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091117052 del 29 de septiembre de 2023.

Foto 39. Equipos e infraestructura peaje Cerrito.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023

Foto 40. Casetas peaje Cerrito.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023

La estación de peaje Cerrito cuenta con infraestructura y equipos suficientes para operar; no obstante, se evidenció que las casetas han sido afectadas por impactos de trenes cañeros, según lo informado por la Interventoría.

vi. Estación de peaje Rozo

Respecto a la operación actual del peaje, similar a lo ya comentado, en octubre de 2023 la Interventoría emitió alertas asociadas a la reparación o reposición de los equipos de detección (sensores cuenta ejes y sensores detectores de doble rueda); sobre lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha solicitado aclaraciones al respecto.³⁵ En el recorrido de auditoría no se evidenciaron novedades adicionales; a manera de ejercicio aleatorio de verificación de los controles de la Interventoría, se revisaron las verificaciones de sincronización de los equipos del Concesionario con los de la Interventoría y se hizo una verificación de los controles en materia de conteo de vehículos con tarifas especiales.

Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la estación de peaje Rozo:

Foto 41. Panorámica peaje.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023

Foto 42. Zonas de parqueo provisional.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023

³⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20235000378171 del 17 de octubre de 2023.

Se evidenció una infraestructura en condiciones adecuadas para operación con equipos para recaudo de peaje electrónico y con efectivo.	Se evidenció un común denominador en las áreas administrativas de las zonas de peaje, consistente en la ausencia de parqueaderos, los cuales deberá construir el Concesionario.
--	---

vii. Estación de pesaje Villa Rica

La estación de pesaje de Villa Rica no se encuentra operativa, pues continúa sin restauración luego de haber sido vandalizada en el primer semestre de 2021, a causa del Paro Nacional. Al igual que para las estaciones de peaje de Villa Rica y CIAT, con el propósito de superar esta situación, se evidenció que desde la ANI se han adelantado los acercamientos correspondientes con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) para así hacer efectivas las pólizas que amparaban las instalaciones y equipos de la estación de pesaje antes de que estos hicieran parte de la concesión, sin obtener los resultados esperados.

Sobre las últimas actuaciones, se evidenció que en julio de 2023 la ANI informó la negativa de INVIAS al Concesionario, solicitándole a este último que se adelanten las actividades que se consideren pertinentes; lo que se podría traducir en una propuesta económica para restaurar las instalaciones.³⁶

A noviembre de 2023, la estación de pesaje únicamente cuenta con servicio de seguridad privada. Enseguida se muestra parte del registro fotográfico de la estación de pesaje de Villa Rica.

Foto 43. Báscula norte.	Foto 44. Báscula norte.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023
Estado de la zona donde se ubicaba el área administrativa de la báscula norte, producto de actos vandálicos del 27 de mayo de 2021.	Se evidenció ausencia de celdas de carga, producto del hurto generado por el paro Nacional iniciado el 28 de abril de 2021.

³⁶ Ver oficio con radicado ANI No. 20235000250241 del 17 de julio de 2023.

Foto 45. Báscula sur.	Foto 46. Báscula sur.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>
<p>Estado de la zona donde se ubicaba el área administrativa de la báscula sur, producto de actos vandálicos del 27 de mayo de 2021.</p>	<p>Al igual que en la báscula norte, se evidenció ausencia de celdas de carga, producto del hurto generado por el paro Nacional iniciado el 28 de abril de 2021.</p>

viii. Base de operación Villa Rica

En el sector de Villa Rica se evidenció la disponibilidad y funcionamiento de equipos de rescate del Concesionario, así como la disponibilidad y operación de la Policía de Carreteras, quién presentó algunos de los equipos adquiridos en el marco del convenio suscrito con ocasión del contrato de concesión No. 001 de 2021. Enseguida se presenta registro fotográfico al respecto:

Foto 47. Policía de carreteras.	Foto 48. Servicio grúa Concesionario.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p>
<p>Se evidenció disponibilidad de la Policía de Carreteras en proximidades a la estación de peaje de Villa Rica, quienes cuentan con equipos establecidos en el convenio al que el Concesionario debe dar cumplimiento.</p>	<p>Se evidenció disponibilidad de servicio de grúa en la base de operaciones Villa Rica; allí se verificaron los controles que se ejercen desde la Interventoría respecto al estado y operación de este tipo de vehículos. No se evidenciaron novedades.</p>

5.1.3 Avenida Bicentenario (UF3)

La unidad funcional 3 contempla la construcción de 15.8 km de vía nueva para dar continuidad a la avenida Ciudad de Cali – Jamundí. Según el plan de obras que permitió suscribir el acta de inicio de la fase de construcción, las intervenciones en la UF3 iniciaron el 17 de octubre de 2023, luego de que se superaran las situaciones que originaron la declaratoria de ocurrencia de un EER en enero de 2023 relacionadas con la negativa de la comunidad Bocas del Palo (el “CCCN”) al ingreso a su territorio.

Se considera que la superación de las situaciones que originaron la declaratoria de ocurrencia de un EER se sustenta en la Resolución No. 2174 del 23 de septiembre de 2023 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, por medio de la que se otorgó licencia ambiental al Concesionario para la construcción de la Avenida Bicentenario (UF3), dado que su obtención estaba condicionada a la aprobación del EIA por parte de la ANLA, lo que se logró luego de obtener acuerdos con la comunidad Bocas del Palo. La obtención de esta licencia ambiental condicionaba a su vez el cumplimiento de las condiciones precedentes para iniciar la fase de construcción del proyecto³⁷, teniendo en cuenta que el Concesionario seleccionó la UF3 como unidad funcional de inicio.

La Oficina de Control Interno adelantó una visita el 3 de noviembre de 2023 a la zona donde se construirá la avenida Bicentenario, evidenciando que se ha iniciado con el replanteo del corredor proyectado. Se revisaron aleatoriamente algunas de las estacas colocadas en campo y se evidenció que dentro del área limitada por las líneas de chaflanes se encuentra una línea de alta tensión. Según lo reportado por la Interventoría y el Concesionario en el recorrido de auditoría, dicha línea no se reubicará con ocasión de la avenida Bicentenario ya que se implementarán los sistemas de protección requeridos. Según lo evidenciado en campo, a noviembre de 2023 se tienen aspectos pendientes respecto al manejo de la franja de servidumbre de la línea eléctrica. Parte del registro fotográfico de los avances de la Avenida Bicentenario se muestran enseguida:

Foto 49. Línea alta tensión UF3.	Foto 50. Línea chaflanes UF3.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>

³⁷ Las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción se explican en la sección 4.4 de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021.

Se evidenciaron estacas que delimitan la línea de chaflanes del corredor correspondiente a la Avenida Bicentenario. Se revisaron en conjunto con la Interventoría el área delimitada por dichas estacas, evidenciando que al interior de ella se cuenta con la presencia de una línea de alta tensión; sobre lo que se llevó a cabo una reunión en conjunto con la Interventoría y el Concesionario en la tarde del 03-11-2023 para solucionar inquietudes al respecto.

5.1.4 Ye de Villa Rica – Jamundí (UF4)

La unidad funcional 4 contempla la puesta a punto de 15.6 km existentes entre la Ye de Villa Rica y Jamundí. Como se mencionó previamente, a octubre de 2023 no se tiene un plan de obras establecido para esta unidad funcional debido a que dicho plan está condicionado a la obtención del licenciamiento ambiental de parte de la ANLA. Esta condición se estableció en el acuerdo No. 8 del acta de declaratoria de ocurrencia de un EER debido a i) la oposición de las comunidades étnicas de “Paso de la Bolsa, Dejando Huellas del corregimiento la Ventura, Territorio y Paz y Quebrada La Tabla” al del Concesionario a sus territorios; y a ii) la disposición de la Resolución ST-1184 de 2022 del Ministerio del Interior, relacionada con la obligación de realizar consultas previas con dichas comunidades, así:

“OCTAVO. EL CONCESIONARIO ajustará el plan de obras para la Unidad Funcional Cuatro (4) a partir de la fecha de obtención de la Licencia Ambiental, así como los planes de adquisición predial, de redes y demás actividades precedentes de los que dependa el inicio de su Fase de Construcción. De igual forma ajustará el Apéndice financiero Uno (1).”

A pesar de que las consultas previas, producto del EER, se llevaron a cabo, dando lugar a que en el proyecto se materializara el riesgo asociado a sobrecostos con ocasión de acuerdos por nuevas consultas previas (Ver sección 5.2), a octubre de 2023 la UF4 carece de licencia ambiental, dado que no se han superado las observaciones de la ANLA al respecto.

Como se indicó previamente, en septiembre de 2023 la ANLA solicitó “(...) los ajustes correspondientes para evitar la intervención y/o afectación de los Samanes ubicados en el sector de la intersección semaforizada ubicada en la abscisa K98+000(...)”; dicha solicitud de la ANLA ha dado lugar a que en octubre de 2023 el Concesionario solicitara a la ANI el reconocimiento de un EER con un periodo especial de siete meses y quince días,³⁸ con el propósito de i) ajustar los diseños de la unidad funcional, ii) socializar y recibir aceptación de estos ajustes por parte de las comunidades que requirieron consulta previa en la UF4 y iii) presentar el EIA ajustado a la ANLA.

Al respecto, se evidenció que la ANI, en conjunto con la Interventoría, analizan la solicitud del Concesionario, con el fin de aceptar o negar el EER, acorde a lo establecido en la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021.³⁹ Como se mencionó previamente, el 31 de octubre de 2023, la Interventoría presentó su análisis sobre la procedencia del reconocimiento del EER, concluyendo que “La situación invocada, no escapa al control razonable del Concesionario por cuanto él tiene el conocimiento que, en el proceso de obtención de Licencia Ambiental, la Autoridad Ambiental Competente, en este caso la ANLA, podría hacer requerimientos relacionados con el cumplimiento normativo, procedimientos, guías, manuales e instructivos y los términos de referencia establecidos para la elaboración de los estudios de impacto ambiental en proyectos de construcción de carreteras y/o túneles,

³⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091207432 del 20 de octubre de 2023.

³⁹ Dicha gestión se evidencia, por ejemplo, con la solicitud hecha desde la ANI a la Interventoría a través de la comunicación con radicado ANI No. 20235000389981 del 28 de octubre de 2023.

emitidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la ANLA.”⁴⁰ En ese sentido, se tendría pendiente el pronunciamiento de la ANI respecto a la procedencia, o no, del reconocimiento del EER.

El 2 de noviembre de 2023, la Oficina de Control Interno visitó el corredor Ye de Villa Rica – Jamundí, evidenciando su operación y mantenimiento, así como la presencia de los Samanes que darían lugar a modificar los diseños y EIA de la UF4, así:

<p>Foto 51. Sector de Paso de la Bolsa.</p>	<p>Foto 52. Samanes Paso de la Bolsa.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>
<p>Sector de Paso de la Bolsa, donde se localizan árboles de la especie Albizia samán (Samán); los cuales no pueden ser intervenidos según concepto de la ANLA y dan lugar a que se modifique el diseño proyectado en el sector.</p>	
<p>Foto 53. Puente Guillermo León Valencia (PR98+030 Ruta 2504)</p>	<p>Foto 54. Puente Guillermo León Valencia (PR98+030 Ruta 2504)</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>
<p>Se evidenciaron fisuras en la superficie del puente sobre el río Cauca, entre otras novedades, que han sido notificadas al Concesionario por parte de la Interventoría.</p>	<p>El regular estado de las juntas de dilatación en el puente ha sido alertado por la Interventoría al Concesionario.</p>

⁴⁰ Ver comunicación con radicado ANI No. 20234091255032 del 31 de octubre de 2023.

Foto 55. Estado postes de emergencia.	Foto 56. Condiciones generales del corredor existente Y de Villa Rica – Jamundí.
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023</p>
<p>Se evidenció que algunos de los equipos de comunicación de los postes SOS han sido hurtados. Estos equipos contractualmente deben prestar servicio una vez finalice la construcción de la unidad funcional en la que se localicen.</p>	<p>En términos generales, se evidenció adecuada operación y mantenimiento de la calzada existente Ye de Villa Rica – Jamundí.</p>

5.1.5 Sameco – Cencar, glorieta Las Américas – Yumbo (UF5)

La unidad funcional 5 contempla, entre otras intervenciones, la puesta a punto de 11.6 km de la vía Sameco – Cencar y la construcción de 1.7 km de segunda calzada entre las glorietas de Cencar y Las Américas. Con base en el plan de obras que permitió suscribir el acta de inicio de la fase de construcción del proyecto, su construcción inició el 01 de noviembre de 2023. Se evidenció que el 02 de noviembre de 2023 la Interventoría se pronunció favorablemente sobre la viabilidad de iniciar obras en la UF5, teniendo en cuenta que se han cumplido las condiciones precedentes para su construcción.⁴¹

La Oficina de Control Interno realizó visita a la UF5 el 1 de noviembre de 2023, realizando un diagnóstico visual de la operación y mantenimiento de la infraestructura vial existente, concluyendo que la UF5 opera sin novedades.

Durante el recorrido de auditoría se evidenció que la construcción de la UF5 requiere de una gestión interinstitucional con múltiples actores, dado que, por ejemplo, la construcción de la intersección Sameco demanda concertaciones con las alcaldías de Santiago de Cali y de Yumbo, así como con Emcali, Gases de Occidente y la Autoridad Ambiental de Santiago de Cali (Dagma), para lo cual se continúa trabajando al interior del proyecto.⁴²

Lo descrito se sustenta con el siguiente registro fotográfico:

⁴¹ Ver comunicación con radicado ANI-CV-OF-1584-V01 del 2 de noviembre de 2023.

⁴² En los papeles de trabajo se incluye acta de reunión del 26-09-2023 que permitiría evidenciar la gestión interinstitucional que se viene llevando a cabo.

Foto 57. Intersección Sameco.	Foto 58. Calzada existente sentido Sameco - Yumbo
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 01-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 03-11-2023
<p>La ejecución de la intersección Sameco está condicionada a la aprobación de diferentes actores, tales como las alcaldías de Yumbo y de Cali, Gases de Occidentes y el Dagma (Autoridad Ambiental del municipio de Santiago de Cali)</p>	<p>En términos generales, se evidenció adecuada operación y mantenimiento de la calzada existente Sameco – Yumbo. Se tiene la presencia de ondulaciones que deberán ser intervenidas en la construcción de la UF5.</p>

5.1.6 Vía Herradura – Matapalo (Factor de Calidad 1)

Según el apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 001 de 2021, la vía Herradura – Matapalo hace parte de la red vial terciaria del municipio de Palmira y tiene una longitud de aproximadamente 14 km. El Concesionario realizará mejoramiento a la infraestructura vial existente dentro del tiempo definido para la ejecución de la UF1. Según se presentó en la Tabla 4, se prevé que las obras inicien en marzo de 2026.

La Oficina de Control Interno realizó visita a la vía el 1 de noviembre de 2023, realizando un diagnóstico visual de la infraestructura vial existente, concluyendo que la vía Herradura – Matapalo presenta condiciones inadecuadas de operación, lo que se ilustra con el siguiente registro fotográfico:

Foto 59. Vía Herradura – Matapalo.	Foto 60. Vía Herradura – Matapalo
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023
<p>La vía La Herradura – Matapalo cuenta con tramos en pavimento flexible y rígido.</p>	<p>La vía La Herradura- Matapalo cuenta con tramos sin pavimentar; algunas de ellos demandan obras para el manejo de escorrentía superficial</p>

5.1.7 Vía Villa Rica – Caloto (Factor de Calidad 2)

Según el apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 001 de 2021, la vía Villa Rica – Caloto tiene una longitud aproximada de 15.8 km y “(...) se encuentra sin pavimento, con un ancho de carril promedio entre 6,0 m, – 7,5 m; el corredor a intervenir corresponde a un trazado de vía existente, sobre la cual se deben mejorar condiciones geométricas en planta y en perfil.”

Como se mencionó previamente, las intervenciones en la vía Villa Rica – Caloto comenzaron en noviembre de 2022, previo al inicio de la fase de construcción del proyecto, con ocasión de “(...) múltiples solicitudes realizadas por la Gobernación del Cauca, la Alcaldía de Caloto y por la comunidad en general debido al mal estado de la vía.”

El 2 de noviembre de 2023 la Oficina de Control Interno visitó la vía Villa Rica – Caloto, con el fin de evidenciar los avances de obra reportados en los informes de Interventoría; lo que se sustenta con el siguiente registro fotográfico:

Foto 61. Obras de arte Villa Rica – Caloto.	Foto 62. Pavimentación vía Villa Rica – Caloto.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p> <p>Se evidenciaron avances en la construcción de obras de drenaje transversal en el corredor Villa Rica – Caloto, las cuales han dependido de permisos de la Autoridad Ambiental.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 02-11-2023</p> <p>Se evidenciaron avances en la instalación de concreto asfáltico del corredor Villa – Rica Caloto, al igual que personal de obra disponible en la vía. El estudio de pavimentos del Concesionario cuenta con una no objeción condicionada que podría dar lugar a incrementar los espesores de la mezcla asfáltica instalada.</p>

5.1.8 Conclusiones sobre el estado de la infraestructura del proyecto (Ejecución del plan de obras, operación y mantenimiento de la infraestructura vial existente)

A partir del contenido de esta sección se resalta lo siguiente:

1. El plan de obras que permitió su suscribir el acta de inicio de la fase de construcción el 17 de octubre de 2023 está condicionado a la decisión que se tome en el marco de un procedimiento administrativo sancionatorio vigente en el marco del contrato de concesión No. 001 de 2021.
2. A noviembre de 2023, el Concesionario ha cumplido con las condiciones requeridas contractualmente para construir las unidades funcionales 2, 3 y 5 del proyecto. La UF1 se encuentra condicionada a la no objeción de todos los estudios de detalle y la UF4 se encuentra condicionada a

la obtención de licenciamiento ambiental, lo que a su vez depende de ajustes al diseño de la UF4, a la socialización de estos ajustes con las comunidades a las que se les adelantó consulta previa en la unidad funcional y al ajuste del Estudio de Impacto Ambiental presentado a la Autoridad Ambiental. Estos ajustes para la UF4 han dado lugar a que el Concesionario solicitara a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad, sobre el que la Interventoría presentó un concepto donde concluye que la solicitud es improcedente, lo que será insumo para la respuesta que desde la Entidad se dé al Concesionario.

3. A noviembre de 2023, las obras asociadas al tramo Herradura – Matapalo (FC1) no han iniciado, a diferencia de las obras asociadas al tramo Villa Rica – Caloto (FC2), cuya acta de inicio se suscribió el 30 de noviembre de 2022, previo al inicio de la fase de construcción del proyecto, con ocasión de *“(…) múltiples solicitudes realizadas por la Gobernación del Cauca, la Alcaldía de Caloto y por la comunidad en general debido al mal estado de la vía.”*
4. Se evidenció control adecuado de la Interventoría en lo correspondiente a la infraestructura y equipos en las estaciones de peaje. Se tiene una alerta recurrente por parte de la Interventoría respecto a la operación en las estaciones de peaje relacionada con el reemplazo de los equipos de detección y el procedimiento para atender contingencias; sobre lo cual la ANI ha solicitado aclaraciones con el fin de lograr conminar al Concesionario al respecto.
5. No se evidenció que en el proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira se haya implementado la identidad visual reglamentada a través de la Directiva Presidencial del 29 de mayo de 2023. Su implementación iba a iniciar con las vallas informativas de la concesión; sin embargo, esto ha tenido atrasos con ocasión de problemas de seguridad en la zona donde se localiza el proyecto.
6. De las estaciones de pesaje visitadas por la Oficina de Control Interno, se concluye que la estación de pesaje de Mediacanoa opera en condiciones normales, a diferencias de la estación de pesaje de Villa Rica, inoperativa debido a que no se ha dado solución a las afectaciones ocasionadas por los actos vandálicos ocurridos durante el Paro Nacional del primer semestre de 2021; actos vandálicos que también afectaron las estaciones de peaje Villa Rica y CIAT y que a noviembre de 2023 no han sido restauradas.
7. Se evidenció que las instalaciones de la base de operaciones de Mediacanoa requieren de mantenimiento y que la ambulancia de la ruta 2301 requiere de una reparación de abolladura, lo que fue notificado por la Interventoría al Concesionario en agosto de 2023, sin que esta se haya reparado.
8. Se evidenció que la Interventoría adelanta seguimiento a los puentes con posibles condiciones de riesgo, con el fin de reducir la probabilidad de ocurrencia de algún desastre dentro del proyecto, acorde a los lineamientos del Ministerio de Transporte en esta materia. A partir de lo evidenciado por la Oficina de Control Interno en el recorrido de auditoría, en línea con lo analizado por la Interventoría, se deben analizar con detalle las condiciones actuales del puente sobre el río Frayle (UF1 - Ruta 23VL01 PR4+130).

9. Se evidenció que en la UF3 se han adelantado actividades de replanteo, lo que permitió a la Oficina de Control Interno identificar que sobre el corredor de la Avenida Bicentenario se encontrará una línea de alta tensión. Según lo reportado en la auditoría esta situación no dará lugar a la reubicación de la línea de alta tensión; sin embargo, a noviembre de 2023 se tienen aspectos pendientes respecto a al manejo de la franja de servidumbre.
10. Se evidenció que la construcción de la UF5 requiere de una gestión interinstitucional con múltiples actores, dado que, por ejemplo, la construcción de la intersección Sameco demanda concertaciones con las alcaldías de Santiago de Cali y de Yumbo, así como con Emcali, Gases de Occidente y la Autoridad Ambiental de Santiago de Cali (Dagma), para lo cual se continúa trabajando al interior del proyecto.
11. Se tiene infraestructura y predios pendientes por entregar al Concesionario, tal como lo asociado a las áreas de servicio de Villa Rica y Cerrito, cuya entrega depende de gestión entre INVIAS y CISA, en el marco de contratos de arrendamiento. Contractualmente no se tiene un plazo para la entrega de las áreas de servicio al Concesionario; sin embargo, se considera necesaria su entrega ya que la operación de las áreas de servicio tiene relación con los ingresos por explotación comercial previstos en el contrato de concesión No. 001 de 2021.
12. En línea con lo anterior, se evidenció que la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2021 estableció infraestructura y predios adicionales que se deben entregar al Concesionario durante la fase de construcción; en caso de que esto no se logre dentro de los plazos máximos previstos las *“(...) obras e intervenciones asociadas al tramo no entregado se entenderán automáticamente excluidos del objeto de este Contrato”*. Hacen parte de esta infraestructura y predios adicionales, obras pendientes del contrato de concesión de segunda generación No. 005 de 1999, tales como la Variante el Bolo (UF2) y la Curva Don Otto (UF1); sobre lo que se evidenció que se adelantan trámites de expropiación a los que se les hace seguimiento desde los GIT Predial y Jurídico Predial de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

5.2 Riesgos del contrato de concesión No. 001 de 2021

Según el capítulo XIII (Ecuación contractual y asignación de riesgos) de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021, se tienen riesgos asignados al Concesionario, a la ANI, así como riesgos compartidos entre estas dos partes.

En línea con el objetivo 1.2.1, en la presente sección se exponen algunos de los riesgos que pueden generar alertas para la Entidad, debido a la necesidad de la ejecución de recursos públicos; también se expone la gestión desplegada desde la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto al respecto.

5.2.1 Riesgo por el costo de las obras menores solicitadas por la ANI o por la autoridad estatal competente, posteriores a la expedición de la licencia o producto de nuevas consultas previas que sean certificadas por Autoridad Estatal competente o reconocidas mediante fallo judicial en firme en el área de influencia del Proyecto, por razones no imputables al concesionario

Según lo establecido en la sección 13.3 (c) de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021, la ANI debe reconocer *“(...) parcialmente el producto de los costos que se generen derivados de los acuerdos*

de la(s) nueva(s) consulta(s) previa(s) protocolizadas durante la ejecución del proyecto, de acuerdo con lo establecido en la Sección 8.1(d) de esta Parte General, y como consecuencia de nuevas comunidades étnicas y/o afrodescendientes en el área de influencia del Proyecto y por razones no imputables al Concesionario, de conformidad con lo establecido en esta Parte General”.

A su vez, la sección 8.1(d) de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021 establece que “*Los costos que se generen como consecuencia de la Gestión Social y Ambiental para adelantar esta(s) nueva(s) consulta(s) previa(s) serán asumidos en su totalidad por el Concesionario. Los compromisos derivados de dichos acuerdos que sean protocolizados, serán asumidos por las Partes, bajo un sistema de bandas.*”; por ende, la ANI puede llegar a tener la obligación de asumir costos de los compromisos de los acuerdos de nuevas consultas previas protocolizadas durante la ejecución del proyecto.

Como se mencionó previamente, en la sección 4.3, el 17 de enero de 2023 se suscribió el acta de declaratoria de ocurrencia de un EER en el proyecto debido a:

1. La oposición de las comunidades étnicas de “Paso de la Bolsa, Dejando Huellas del corregimiento la Ventura, Territorio y Paz y Quebrada La Tabla”.
2. La disposición de la Resolución ST-1184 de 2022 del Ministerio del Interior, relacionada con la obligación de realizar consultas previas con las comunidades mencionadas.

Contractualmente se establecieron recursos para atender “*(...) los compromisos derivados de los acuerdos protocolizados en el marco de nueva(s) consulta(s) previa(s) con las comunidades étnicas y/o afrodescendientes que sean certificadas por la Autoridad Estatal competente o reconocidas mediante fallo judicial en firme en el área del Proyecto con posterioridad a la apertura del Proceso de Selección*”,⁴³ por \$6.500 millones de pesos del mes de referencia (31 de diciembre de 2018).⁴⁴

No obstante, con ocasión de los acuerdos protocolizados con las comunidades Paso de la Bolsa, Dejando Huellas del corregimiento La Ventura, Territorio y Paz, y Quebrada La Tabla, en diciembre de 2022 y que consisten en medidas de movilidad, al interior del proyecto se han hecho cálculos y se ha estimado que los recursos disponibles contractualmente para atender acuerdos de nuevas consultas previas no serán suficientes y pueden llegar a afectar las franjas de riesgo a cargo de la ANI, generando la necesidad de que la Entidad asuma costos por la materialización del riesgo aquí analizado.⁴⁵

Por consiguiente, desde la ANI se ha iniciado la gestión para modificar el fondo de contingencias del proyecto, ya que el aprobado y vigente no prevé recursos para que la Entidad mitigue el riesgo a su cargo en materia de costos de acuerdos derivados de nuevas consultas previas durante la ejecución del proyecto; gestión que se evidencia, por ejemplo, con la solicitud de concepto de análisis de riesgos del contrato de

⁴³ Definición 1.201 “Valor Estimado de Nuevas Consultas Previas”, establecida en la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021.

⁴⁴ Según lo establecido en la tabla de referencia a la parte general contenida en el capítulo II de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2021.

⁴⁵ Según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto en las entrevistas de auditoría, a la fecha se estima que las obras a ejecutar con ocasión de los acuerdos protocolizados, que consisten en medidas de movilidad, pueden costar aproximadamente \$27,000 millones de pesos. Soporte disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

concesión No. 001 de 2021 al Ministerio de Transporte a través del radicado ANI No. 20236020359681 del 5 de octubre de 2023, condición previa para solicitar recursos adicionales al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el fondo de contingencias.

En caso de que se materialice el riesgo, los montos a cargo de la ANI serán aportados por el Concesionario y pagados por la ANI según lo definido en la sección 8.1 (e) de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021.⁴⁶

5.2.2 Riesgo por efectos por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria, la aplicación de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto e imposibilidad del incremento previsto

Según lo establecido en la sección 13.3 (l) de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021, la ANI asume el riesgo de “(...) *Los efectos favorables y/o desfavorables generados por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria prevista en la(s) Resolución(es) de Peaje(s) que rige(n) para los peajes de las vías que hacen parte del Proyecto y por la aplicación de nuevas tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje asociadas al Proyecto.*”; riesgo materializado con ocasión del Decreto 0050 del 15 de enero de 2023.⁴⁷

Se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se realiza seguimiento a los impactos de la aplicación del Decreto 0050 del 15 de enero de 2023 y que en el proyecto se vienen adelantando las actas de cálculo de compensación correspondientes⁴⁸, en línea con lo establecido en la sección 3.3 (i) de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021; actas que, con corte al tercer trimestre de 2023, darían lugar al reconocimiento de aproximadamente \$31.870 millones.

En la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento reportó que “*El gobierno Nacional expidió la Ley 278 de 2023 “POR LA CUAL SE ADICIONA Y EFECTÚAN UNAS MODIFICACIONES AL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN DE LA VIGENCIA FISCAL DE 2023” la cual adiciono en el Presupuesto de Servicio de la deuda de la Agencia, \$500.000.000.000 con el fin de atender los efectos generados por el Decreto 050 en los proyectos de Asociación Público-Privada, mediante el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.*”⁴⁹

Por ende, similar al caso de los sobrecostos ocasionados por acuerdos protocolizados debido a nuevas consultas previas, desde la ANI se ha iniciado la gestión para modificar el fondo de contingencias del proyecto, ya que el aprobado y vigente no prevé recursos para que la Entidad mitigue el riesgo tarifario; gestión que se evidencia, por ejemplo, con la solicitud de concepto de análisis de riesgos del contrato de concesión No. 001 de 2021 al Ministerio de Transporte a través del radicado ANI No. 20236020359681 del 5 de octubre de 2023, condición previa para solicitar recursos adicionales al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el fondo de contingencias.

⁴⁶ “La totalidad de los montos a cargo de la ANI, de conformidad con lo previsto en las Secciones 8.1(c)(iii) y 8.1(d) anteriores de la Parte General, serán aportados por el Concesionario y pagados por la ANI, para lo cual se aplicará mutatis mutandi el mismo procedimiento previsto en las secciones 7.2(e) y 7.2(f) de esta Parte General.”

⁴⁷ “Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura”.

⁴⁸ Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁴⁹ Respuesta al cuestionario de auditoría en lo que corresponde al componente de riesgos, recibida mediante correos electrónicos del 18 y 19 de octubre de 2023.

5.2.3 Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto

A partir del contenido de esta sección se resalta:

1. Se evidenció que los acuerdos protocolizados con las comunidades de Paso de la Bolsa, Dejando Huellas del corregimiento la Ventura, Territorio y Paz y Quebrada La Tabla pueden dar lugar a que se materialicen sobrecostos que deberá asumir la ANI.
2. A noviembre de 2023, el fondo de contingencias vigente y aprobado para el contrato de concesión No. 001 de 2021 no contempla recursos para mitigar los sobrecostos a cargo de la ANI que puedan surgir con ocasión de acuerdos que se protocolicen en el marco de consultas previas llevadas a cabo en la ejecución del proyecto.
3. La emisión del Decreto 0050 del 15 de enero de 2023 *“Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, dio lugar a que se materializara el riesgo tarifario en el proyecto y a que la ANI deba compensar al Concesionario. Con corte al tercer trimestre de 2023, las compensaciones ascienden a, aproximadamente, \$31.870 millones.
4. A noviembre de 2023, el fondo de contingencias vigente y aprobado para el contrato de concesión No. 001 de 2021 no contempla recursos para mitigar los efectos ocasionados por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria, la aplicación de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto e imposibilidad del incremento previsto.
5. Se evidenció que desde la ANI se han liderado las acciones requeridas para que el fondo de contingencias del contrato de concesión No. 001 de 2021 cuente con los recursos necesarios para mitigar los riesgos asociados a i) los sobrecostos derivados de acuerdos protocolizados con comunidades consultadas durante la ejecución del proyecto y a ii) los efectos ocasionados por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria, la aplicación de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto e imposibilidad del incremento previsto.

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, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría Consorcio Autopistas del Caribe CV en octubre de 2023:

Tabla 5. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	10	10
02	Gestión Técnica	22	22
03	Gestión Financiera	18	18
04	Gestión Jurídica	8	8
05	Gestión de aforos y recaudo	17	17

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
06	Gestión Ambiental	9	9
07	Gestión Social	9	9
08	Gestión Predial	10	10

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión.

Por otro lado, luego de analizar la documentación recibida para acreditar el cumplimiento de los criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) se identificaron las siguientes recomendaciones para la Interventoría, que se retoman en la sección 12.1.2:

1. Teniendo en cuenta que el cambio de fase del proyecto en octubre de 2023, de preconstrucción a construcción, da lugar a cambios en las dedicaciones del personal de Interventoría acorde a lo establecido en el contrato VE-527 de 2021; se recomienda continuar trabajando de manera oportuna con la ANI para así obtener con prontitud la aprobación de todo el personal requerido para la fase de construcción.
2. Se evidenció que la Interventoría ha emitido múltiples alertas en materia del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo que implementa el Concesionario. Con el propósito de conminar al Concesionario a asegurar acciones que eviten lesiones y enfermedades, se recomienda analizar la procedencia de la aplicación de los esquemas de apremio establecidos en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021.
3. En el marco de las alertas que la Interventoría genera respecto al estado de la infraestructura entregada en concesión, se recomienda generar alertas asociadas al deterioro de las instalaciones ubicadas en inmediaciones a la base de operaciones de Mediacanoa.
4. Se recomienda acompañar al Concesionario en la definición de las medidas a implementar con ocasión de la línea de alta tensión ubicada en el corredor de la Avenida Bicentenario (UF3), impartiendo las recomendaciones del caso, que el Concesionario podrá, o no, acoger; con el fin de conservar la seguridad de los usuarios de la vía proyectada.
5. Se evidenció que los plazos con los que contaba el Concesionario para normalizar la ejecución de la UF4, afectada por el EER reconocido el 17 de enero de 2023, están vencidos y a noviembre de 2023 no se cuenta con la licencia ambiental requerida para la ejecución de obras en esta unidad funcional. Por lo tanto, se recomienda a la Interventoría analizar la procedencia de la aplicación de los esquemas de apremio establecidos en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021 por esta situación, que afecta la ejecución de la fase de construcción y consecuentemente, la entrega oportuna de las obras previstas en la UF4.
6. Se recomienda fortalecer el seguimiento y control a las acciones del Concesionario, así como a las acciones al interior de la Interventoría, respecto a la identidad visual de vallas, uniformes, avisos informativos, entre otros elementos, que no han sido actualizados acorde a lo establecido en la

Directiva Presidencial del 29 de mayo de 2023, asociada a la estrategia institucional de comunicaciones de las entidades de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo relacionado con la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento al 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 cumple con sus funciones.

En cuanto a buenas prácticas, se resalta el seguimiento a las acciones para atender las observaciones de parte del GIT de Planeación con relación a los resultados de las encuestas de evaluaciones de percepción del usuario, observaciones enviadas a la Vicepresidencia Ejecutiva a través del memorando con radicado ANI No. 20236010123203 del 18 de agosto de 2023, consistente en: *“Se recomienda trabajar en la última versión del formato para remitir la información a la ANI (v7).”*

Durante la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto certificó que *“El concesionario mediante oficio CS-RDV-000693, CS-RDV-000693 CON Radicado ANI 20234091022012 del 08 de septiembre de 2023 dio respuesta a la ANI manifestando que se está utilizando la versión indicada como se puede evidenciar en la comunicación RDV-240523-014 radicada ante la ANI el 24 de mayo de 2023, con número 20234090571472, con el cual se compartió el resultado de la Evaluación de percepción de los usuarios de la infraestructura en la última versión del formato.”*

En cuanto a recomendaciones identificadas para aportar a la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto se tiene:

1. Se evidenciaron oportunidades de mejora en la aplicación del procedimiento establecido en la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021, respecto al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER). Por ejemplo, si bien el contrato de concesión no establece un plazo expreso para que la ANI se pronuncie respecto a la aceptación o rechazo de la ocurrencia de EER, se evidenció que la aceptación de los EERs asociados a las unidades funcionales 3 y 4, en enero de 2023, tomó cerca de seis meses; debido a la complejidad del análisis de las situaciones y a las solicitudes de alcances de conceptos tanto al Concesionario, como a la Interventoría.

La parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021 establece, en su sección 14.2 (iv), un plazo para analizar la procedencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, así:

“(iv) Una vez efectuada la Notificación dentro del término y en las condiciones indicadas en las Secciones 14,2(c)(i), 14.2(c)(ii) y 14.2(c)(iii) anteriores, la Parte receptora contará con un plazo de treinta (30) Días Hábiles para analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

Al respecto, se evidenció que los análisis de la procedencia de los EER asociados a las unidades funcionales 3 y 4 iniciaron dentro del plazo citado, pero que las decisiones de estos se tomaron cerca de seis meses después de las notificaciones hechas por el Concesionario en junio de 2022⁵⁰, con la suscripción de las actas correspondientes en enero de 2023.

2. Respecto a las pólizas del contrato de concesión No. 001 de 2021, se evidenció que los anexos 6 a 11 de la póliza de responsabilidad civil extracontractual y los anexos 13 a 19 de la póliza todo riesgo, al igual que las pólizas de la fase de construcción, se encuentran en proceso de revisión para la aprobación correspondiente. Situación similar con el contrato de interventoría No. VE-527 de 2021, en lo que corresponde a los anexos 4 a 6 de la póliza de cumplimiento y a los anexos 6 a 8 de la póliza de responsabilidad civil extracontractual. Por lo tanto, se recomienda gestionar con oportunidad las aprobaciones de las pólizas, más aún, teniendo en cuenta el riesgo vigente del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte denominado:

“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”

3. Respecto a los pagos de Interventoría, se recomienda gestionar con oportunidad la solución a la reclamación de la Interventoría asociada al 50% restante del 100% del servicio de los meses de septiembre a diciembre de 2022 y de enero a mayo de 2023, con ocasión de los impactos de los Eventos Eximentes de Responsabilidad reconocidos y relacionados con las unidades funcionales 3 y 4. Dentro de las últimas actuaciones al respecto, se tiene el concepto emitido por la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad sobre solucionar la problemática mediante una transacción o acudiendo a la conciliación prejudicial, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20237040116813 del 3 de agosto de 2023.
4. Con ocasión de las afectaciones ocasionadas por los actos vandálicos de mayo de 2021, en el marco del Paro Nacional, se recomienda reiterar al Concesionario la implementación de las medidas que sean necesarias para restaurar las estaciones de peaje y de pesaje afectadas, cuyo estado actual no permite que se generen condiciones adecuadas de trabajo para personal del Concesionario y, en materia de pesaje, no permite control de carga en el corredor Villa Rica – Santander de Quilichao.
5. Teniendo en cuenta el cambio de fase del proyecto en octubre de 2023, de fase de preconstrucción a fase de construcción, se recomienda gestionar al interior de la Entidad los ajustes procedentes en el espacio en Aniscopio para el proyecto; actualizando campos como los correspondientes a “etapa”, “avances proyecto” y “Tipo Intervención”.
6. En línea con los lineamientos del Ministerio de Transporte y de los resultados de los análisis de la Interventoría, se recomienda implementar seguimiento permanente frente a las acciones que

⁵⁰ A través de las comunicaciones con radicados ANI No. 20224090710682 y No. 2022409071074.

despliegue el Concesionario con relación a los puentes con condiciones de riesgo, tales como el localizado sobre el río Frayle (Ruta 23VL01 PR4+130).

7. Se recomienda analizar la efectividad de las solicitudes hechas por el Concesionario a la Alcaldía de Villa Rica con relación a las ocupaciones irregulares en los bienes públicos en concesión cercanos al Municipio y, de considerar procedente, adelantar los acercamientos interinstitucionales del caso para solucionar esta problemática.

Lo comentado en esta sección se retoma en el capítulo 9.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se validaron las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas en el último año por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte, relacionadas con el proyecto carretero Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira; de lo que se resalta lo siguiente:

1. **Contraloría General de la República:** En la vigencia 2022 la Contraloría General de la República ha hecho el traslado de derechos de petición asociados al proyecto a la ANI y en la vigencia 2023 el Ente de Control inició una intervención de Control Fiscal Participativo al proyecto; lo cual ha tenido la atención correspondiente por parte de la ANI.
2. **Procuraduría General de la Nación:** No se evidenciaron solicitudes puntuales con relación al proyecto de parte de la Procuraduría General de la Nación; sin embargo, se evidenció que el Ente de Control hizo traslado a la ANI de solicitudes asociadas a infraestructura vial aledaña a la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, ante lo que la Entidad se pronunció precisando el alcance del contrato de concesión No. 001 de 2021.
3. **Defensoría del Pueblo:** No se evidenciaron solicitudes puntuales con relación al proyecto de parte del Ente de Control.
4. **Superintendencia de Transporte:** La Superintendencia de Transporte realizó una inspección técnica operativa en octubre de 2023, que tuvo el acompañamiento correspondiente por parte de la ANI. Según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto en las entrevistas de auditoría, la Superintendencia realizó observaciones asociadas a seguridad vial en la malla vial y a la accesibilidad a puentes peatonales por parte de población con movilidad reducida.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 04 de diciembre de 2023 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 24 de noviembre de 2023, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría, dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

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

10. 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 del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en su etapa preoperativa”* se concluye:
 - a. El plan de obras que permitió su suscribir el acta de inicio de la fase de construcción el 17 de octubre de 2023 está condicionado a la decisión que se tome en el marco de un procedimiento administrativo sancionatorio vigente en el marco del contrato de concesión No. 001 de 2021.
 - b. A noviembre de 2023, el Concesionario ha cumplido con las condiciones requeridas contractualmente para construir las unidades funcionales 2, 3 y 5 del proyecto. La UF1 se encuentra condicionada a la no objeción de todos los estudios de detalle y la UF4 se encuentra condicionada a la obtención de licenciamiento ambiental, lo que a su vez depende de ajustes al diseño de la UF4, a la socialización de estos ajustes con las comunidades a las que se les adelantó consulta previa en la unidad funcional y al ajuste del Estudio de Impacto Ambiental presentado a la Autoridad Ambiental.

Estos ajustes para la UF4 han dado lugar a que el Concesionario solicitara a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad, sobre el que la Interventoría presentó un concepto donde concluye que la solicitud es improcedente, lo que será insumo para la respuesta que desde la Entidad se dé al Concesionario.
 - c. A noviembre de 2023, las obras asociadas al tramo Herradura – Matapalo (FC1) no han iniciado, a diferencia de las obras asociadas al tramo Villa Rica – Caloto (FC2), cuya acta de inicio se suscribió el 30 de noviembre de 2022, previo al inicio de la fase de construcción del proyecto, con ocasión de *“(…) múltiples solicitudes realizadas por la Gobernación del Cauca, la Alcaldía de Caloto y por la comunidad en general debido al mal estado de la vía.”*
 - d. Se evidenció control adecuado de la Interventoría en lo correspondiente a la infraestructura y equipos en las estaciones de peaje. Se tiene una alerta recurrente por parte de la Interventoría respecto a la operación en las estaciones de peaje relacionada con el reemplazo de los equipos de detección y el procedimiento para atender contingencias; sobre lo cual la ANI ha solicitado aclaraciones con el fin de lograr conminar al Concesionario al respecto.
 - e. No se evidenció que en el proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira se haya implementado la identidad visual reglamentada a través de la Directiva Presidencial del 29 de mayo de 2023. Su implementación iba a iniciar con las vallas informativas de la concesión; sin embargo, esto ha tenido atrasos con ocasión de problemas de seguridad en la zona donde se localiza el proyecto.
 - f. De las estaciones de pesaje visitadas por la Oficina de Control Interno, se concluye que la estación de pesaje de Mediacaño opera en condiciones normales, a diferencia de la estación de pesaje de Villa Rica, inoperativa debido a que no se ha dado solución a las afectaciones ocasionadas por los actos vandálicos ocurridos durante el Paro Nacional del primer semestre de 2021; actos vandálicos

que también afectaron las estaciones de peaje Villa Rica y CIAT y que a noviembre de 2023 no han sido restauradas.

- g. Se evidenció que las instalaciones de la base de operaciones de Mediacanoa requieren de mantenimiento y que la ambulancia de la ruta 2301 requiere de una reparación de abolladura, lo que fue notificado por la Interventoría al Concesionario en agosto de 2023, sin que esta se haya reparado.
- h. Se evidenció que la Interventoría adelanta seguimiento a los puentes con posibles condiciones de riesgo, con el fin de reducir la probabilidad de ocurrencia de algún desastre dentro del proyecto, acorde a los lineamientos del Ministerio de Transporte en esta materia. A partir de lo evidenciado por la Oficina de Control Interno en el recorrido de auditoría, en línea con lo analizado por la Interventoría, se deben analizar con detalle las condiciones actuales del puente sobre el río Frayle (UF1 - Ruta 23VL01 PR4+130).
- i. Se evidenció que en la UF3 se han adelantado actividades de replanteo, lo que permitió a la Oficina de Control Interno identificar que sobre el corredor de la Avenida Bicentenario se encontrará una línea de alta tensión. Según lo reportado en la auditoría esta situación no dará lugar a la reubicación de la línea de alta tensión; sin embargo, a noviembre de 2023 se tienen aspectos pendientes respecto al manejo de la franja de servidumbre.
- j. Se evidenció que la construcción de la UF5 requiere de una gestión interinstitucional con múltiples actores, dado que, por ejemplo, la construcción de la intersección Sameco demanda concertaciones con las alcaldías de Santiago de Cali y de Yumbo, así como con Emcali, Gases de Occidente y la Autoridad Ambiental de Santiago de Cali (Dagma), para lo cual se continúa trabajando al interior del proyecto.
- k. Se tiene infraestructura y predios pendientes por entregar al Concesionario, tal como lo asociado a las áreas de servicio de Villa Rica y Cerrito, cuya entrega depende de gestión entre INVIAS y CISA, en el marco de contratos de arrendamiento. Contractualmente no se tiene un plazo para la entrega de las áreas de servicio al Concesionario; sin embargo, se considera necesaria su entrega ya que la operación de las áreas de servicio tiene relación con los ingresos por explotación comercial previstos en el contrato de concesión No. 001 de 2021.
- l. En línea con lo anterior, se evidenció que la sección 3.6 de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2021 estableció infraestructura y predios adicionales que se deben entregar al Concesionario durante la fase de construcción; en caso de que esto no se logre dentro de los plazos máximos previstos las *“(...) obras e intervenciones asociadas al tramo no entregado se entenderán automáticamente excluidos del objeto de este Contrato”*. Hacen parte de esta infraestructura y predios adicionales, obras pendientes del contrato de concesión de segunda generación No. 005 de 1999, tales como la Variante el Bolo (UF2) y la Curva Don Otto (UF1); sobre lo que se evidenció que se adelantan trámites de expropiación a los que se les hace seguimiento desde los GIT Predial y Jurídico Predial de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

- m. Se evidenció que los acuerdos protocolizados con las comunidades de Paso de la Bolsa, Dejando Huellas del corregimiento la Ventura, Territorio y Paz y Quebrada La Tabla pueden dar lugar a que se materialicen sobrecostos que deberá asumir la ANI.
 - n. A noviembre de 2023, el fondo de contingencias vigente y aprobado para el contrato de concesión No. 001 de 2021 no contempla recursos para mitigar los sobrecostos a cargo de la ANI que puedan surgir con ocasión de acuerdos que se protocolicen en el marco de consultas previas llevadas a cabo en la ejecución del proyecto.
 - o. La emisión del Decreto 0050 del 15 de enero de 2023 *“Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, dio lugar a que se materializara el riesgo tarifario en el proyecto y a que la ANI deba compensar al Concesionario. Con corte al tercer trimestre de 2023, las compensaciones ascienden a, aproximadamente, \$31.870 millones.
 - p. A noviembre de 2023, el fondo de contingencias vigente y aprobado para el contrato de concesión No. 001 de 2021 no contempla recursos para mitigar los efectos ocasionados por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria, la aplicación de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto e imposibilidad del incremento previsto.
 - q. Se evidenció que desde la ANI se han liderado las acciones requeridas para que el fondo de contingencias del contrato de concesión No. 001 de 2021 cuente con los recursos necesarios para mitigar los riesgos asociados a i) los sobrecostos derivados de acuerdos protocolizados con comunidades consultadas durante la ejecución del proyecto y a ii) los efectos ocasionados por las variaciones en la aplicación de la estructura tarifaria, la aplicación de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto e imposibilidad del incremento previsto.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Autopistas del Caribe CV, 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 en el proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira”* se concluye:
- a. En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión.
 - b. Luego de analizar la documentación recibida para acreditar el cumplimiento de los criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) se identificaron las recomendaciones que se presentan en la sección 12.1.2.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte”* se concluye:

- a. Se evidenció seguimiento al proyecto por parte de la Contraloría General de la República en función de una intervención de Control Fiscal Participativa que inició en septiembre de 2023 y que ha tenido la atención del caso por parte de la ANI.
- b. Se evidenció seguimiento técnico a la operación de la malla vial por parte de la Superintendencia de Transporte, quién realizó inspección en octubre de 2023.
- c. No se evidenciaron solicitudes a la ANI de parte de la Procuraduría General de la Nación y de la Defensoría del Pueblo con relación al proyecto.

11. NO CONFORMIDADES

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

11.1.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

11.1.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

12. RECOMENDACIONES

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión No. 001 de 2021:

12.1.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se evidenciaron oportunidades de mejora en la aplicación del procedimiento establecido en la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021, respecto al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER). Por ejemplo, si bien el contrato de concesión no establece un plazo expreso para que la ANI se pronuncie respecto a la aceptación o rechazo de la ocurrencia de EER, se evidenció que la aceptación de los EERs asociados a las unidades funcionales 3 y 4, en enero de 2023, tomó cerca de seis meses; debido a la complejidad del análisis de las situaciones y a las solicitudes de alcances de conceptos tanto al Concesionario, como a la Interventoría.

La parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021 establece, en su sección 14.2 (iv), un plazo para analizar la procedencia de un Evento Eximente de Responsabilidad:

“(iv) Una vez efectuada la Notificación dentro del término y en las condiciones indicadas en las Secciones 14.2(c)(i), 14.2(c)(ii) y 14.2(c)(iii) anteriores, la Parte receptora contará con un plazo de treinta (30) Días Hábiles para analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

Al respecto, se evidenció que los análisis de la procedencia de los EER asociados a las unidades funcionales 3 y 4 iniciaron dentro del plazo citado, pero que las decisiones de estos se tomaron cerca de seis meses después de las notificaciones hechas por el Concesionario en junio de 2022⁵¹, con la suscripción de las actas correspondientes en enero de 2023.

2. Respecto a las pólizas del contrato de concesión No. 001 de 2021, se evidenció que los anexos 6 a 11 de la póliza de responsabilidad civil extracontractual y los anexos 13 a 19 de la póliza todo riesgo, al igual que las pólizas de la fase de construcción, se encuentran en proceso de revisión para la aprobación correspondiente. Situación similar con el contrato de interventoría No. VE-527 de 2021, en lo que corresponde a los anexos 4 a 6 de la póliza de cumplimiento y a los anexos 6 a 8 de la póliza de responsabilidad civil extracontractual. Por lo tanto, se recomienda gestionar con oportunidad las aprobaciones de las pólizas, más aún, teniendo en cuenta el riesgo vigente del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte denominado:

“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”

3. Se recomienda gestionar con oportunidad la solución a la reclamación de la Interventoría asociada al 50% restante del 100% del servicio de los meses de septiembre a diciembre de 2022 y de enero a mayo de 2023, con ocasión de los impactos de los Eventos Eximentes de Responsabilidad reconocidos y relacionados con las unidades funcionales 3 y 4. Dentro de las últimas actuaciones al respecto, se tiene el concepto emitido por la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad sobre solucionar la problemática mediante una transacción o acudiendo a la conciliación prejudicial, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20237040116813 del 3 de agosto de 2023.
4. Con ocasión de las afectaciones ocasionadas por los actos vandálicos de mayo de 2021, en el marco del Paro Nacional, se recomienda reiterar al Concesionario la implementación de las medidas que sean necesarias para restaurar las estaciones de peaje y de pesaje afectadas, cuyo estado actual no permite que se generen condiciones adecuadas de trabajo para personal del Concesionario y, en materia de pesaje, no permite control de carga en el corredor Villa Rica – Santander de Quilichao.
5. Teniendo en cuenta el cambio de fase del proyecto en octubre de 2023, de fase de preconstrucción a fase de construcción, se recomienda gestionar al interior de la Entidad los ajustes procedentes en el espacio en Aniscopio para el proyecto; actualizando campos como los correspondientes a “etapa”, “avances proyecto” y “Tipo Intervención”.
6. En línea con los lineamientos del Ministerio de Transporte y de los resultados de los análisis de la Interventoría, se recomienda implementar seguimiento permanente frente a las acciones que despliegue el Concesionario con relación a los puentes con condiciones de riesgo, tales como el localizado sobre el río Frayle (Ruta 23VL01 PR4+130).
7. Se recomienda analizar la efectividad de las solicitudes hechas por el Concesionario a la Alcaldía de Villa Rica con relación a las ocupaciones irregulares en los bienes públicos en concesión cercanos al

⁵¹ A través de las comunicaciones con radicados ANI No. 20224090710682 y No. 2022409071074.

Municipio y, de considerar procedente, adelantar los acercamientos interinstitucionales del caso para solucionar esta problemática.

12.1.2 Para la Interventoría

1. Teniendo en cuenta que el cambio de fase del proyecto en octubre de 2023, de preconstrucción a construcción, da lugar a cambios en las dedicaciones del personal de Interventoría acorde a lo establecido en el contrato VE-527 de 2021; se recomienda continuar trabajando de manera oportuna con la ANI para así obtener con prontitud la aprobación de todo el personal requerido para la fase de construcción.
2. Se evidenció que la Interventoría ha emitido múltiples alertas en materia del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo que implementa el Concesionario. Con el propósito de conminar al Concesionario a asegurar acciones que eviten lesiones y enfermedades, se recomienda analizar la procedencia de la aplicación de los esquemas de apremio establecidos en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021.
3. En el marco de las alertas que la Interventoría genera respecto al estado de la infraestructura entregada en concesión, se recomienda generar alertas asociadas al deterioro de las instalaciones ubicadas en inmediaciones a la base de operaciones de Mediacanoa.
4. Se recomienda acompañar al Concesionario en la definición de las medidas a implementar con ocasión de la línea de alta tensión ubicada en el corredor de la Avenida Bicentenario (UF3), impartiendo las recomendaciones del caso, que el Concesionario podrá, o no, acoger; con el fin de conservar la seguridad de los usuarios de la vía proyectada.
5. Se evidenció que los plazos con los que contaba el Concesionario para normalizar la ejecución de la UF4, afectada por el EER reconocido el 17 de enero de 2023, están vencidos y a noviembre de 2023 no se cuenta con la licencia ambiental requerida para la ejecución de obras en esta unidad funcional. Por lo tanto, se recomienda a la Interventoría analizar la procedencia de la aplicación de los esquemas de apremio establecidos en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 001 de 2021 por esta situación, que afecta la ejecución de la fase de construcción y consecuentemente, la entrega oportuna de las obras previstas en la UF4.
6. Se recomienda fortalecer el seguimiento y control a las acciones del Concesionario, así como a las acciones al interior de la Interventoría, respecto a la identidad visual de vallas, uniformes, avisos informativos, entre otros elementos, que no han sido actualizados acorde a lo establecido en la Directiva Presidencial del 29 de mayo de 2023, asociada a la estrategia institucional de comunicaciones de las entidades de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Lina Leidy Leal Díaz
Jefe Oficina de Control Interno (E)

(versión original firmada)

13. ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se presentan en esta sección:

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Información general de los contratos de concesión y de interventoría
- Anexo 3: Plan y agenda de auditoría
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 001 de 2021. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Autopistas del Caribe CV, y las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto.

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 Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002).
- Manual de evaluación de desempeño de las interventorías (EVCI-M-001)

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

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 001 DE 2021	HITO	FECHA
	Suscripción contrato	9 de junio de 2021
	Fecha de inicio	1 de septiembre de 2021
	Inicio fase de preconstrucción	1 de septiembre de 2021
	Inicio fase de construcción	17 de octubre de 2023
	Inicio previsto etapa operación y mantenimiento	1 de septiembre de 2027
	Terminación estimada	31 de agosto de 2050

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira con radicado ANI No. 20235000070109 del 27-09-2023.

CONCESIONARIA RUTAS DEL VALLE S.A.S.	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	ZAMANI S.A	0.000029%
	MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S	30.00%
	RODOVIAS COLOMBIA S.A.S	69.9999971%

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira con radicado ANI No. 20235000070109 del 27-09-2023.

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL CONTRATO NO. 001 DE 2021	OBJETO	FECHA DEL DOCUMENTO
Otrosí No. 1	Se suspendió por sesenta (60) días la obligación de la concesión de entregar el seguro todo riesgo establecido en la sección 12.8 (a) de la Parte General y en la Sección 7.5 de la Parte Especial.	01-09-2021

Fuente: Otrosí No. 1 al contrato de concesión No. 001 de 2021.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. VE-521 DE 2021	Nombre interventoría	Consorcio Autopistas del Caribe CV
	Valor total (M/CTE diciembre de 2013)	\$34.005.328.774
	Plazo	84 meses
	Fecha de inicio de contrato	1 de septiembre de 2021
	Terminación prevista	31 de agosto de 2028

Fuente: Secop II.

CONSORCIO AUTOPISTAS DEL CARIBE CV	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	ICOEM COLOMBIA S.A.S	25%
	ICOEM COLOMBIA S.A.S	37%
	CEMOSA COLOMBIA	38%

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) del proyecto Bucaramanga - Pamplona a 15-08-2023.

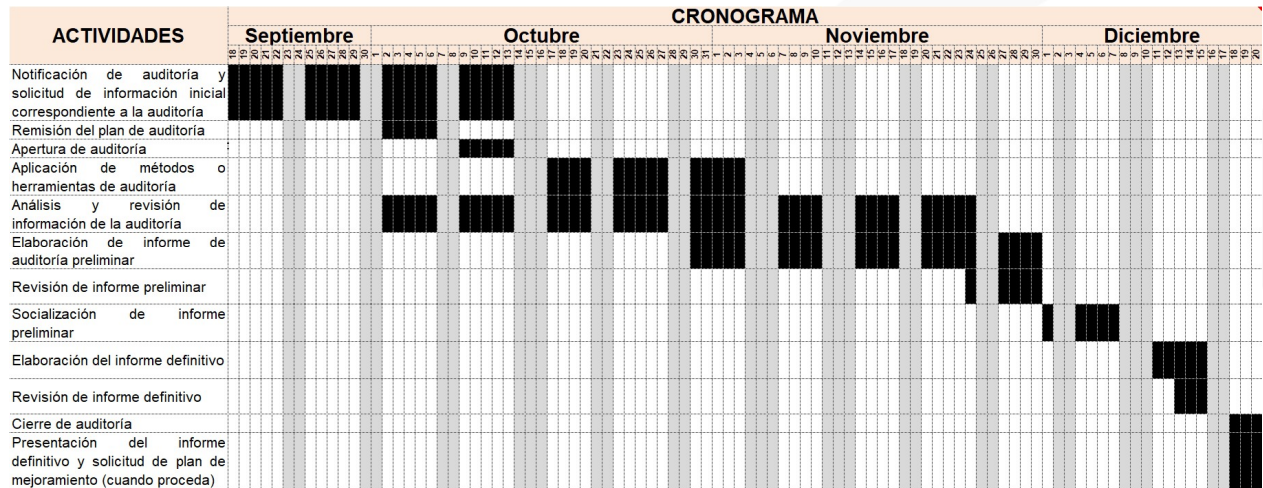
MODIFICACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. VE-521 DE 2021	OBJETO	FECHA DEL DOCUMENTO
Otrosí No. 1	<p>Modifica la cláusula segunda en sus numerales:</p> <p>2.3. Terminó de ejecución del Contrato en el sentido de que la fase de Preconstrucción y de construcción del contrato de interventoría tendrá la misma duración de las respectivas fases del Contrato de Concesión.</p> <p>2.4 literal (g) Remuneración y forma de pago en el sentido que, durante la extensión de la fase se paga de acuerdo con la plantilla acordada entre las partes.</p>	28-05-2023

Fuente: Otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. VE-521 y Secop II.

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI–P–003) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Plan de auditoría:



Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	09-10-2023	14:00 – 14:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	20-10-2023	08:00 – 16:00
Entrevista con la Interventoría	26-10-2023	08:00 – 16:00
Recorrido de verificación al proyecto	01-11-2023 al 03-11-2023	
Socialización de informe de auditoría preliminar	24-11-2023	08:00
Cierre de auditoría	04-12-2023	

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 dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira.

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 **CONSORCIO AUTOPISTAS DEL CARIBE CV**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, de aforos y recaudo, ambiental, social y predial. Enseguida se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario.
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. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del Contrato de Concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. **Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

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

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

COMPONENTE ADMINISTRATIVO		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	Si
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	Si
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	Si
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	Si
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	Si
6	Capacitación equipo de interventoría	Si
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	Si
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	Si
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el Concesionario	Si
10	Entrega de informes de interventoría	Si
11	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA
12	Entrega de documentación	NA
13	Bases de datos y/o software informáticos	NA
14	Proceso de liquidación	NA

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	Si
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	Si
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	Si
4	Plan de obras del concesionario (4G)	Si
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	Si
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	Si
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA
8	Realización de ensayos de laboratorio	Si
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	Si
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	Si
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	Si
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	Si
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	Si
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	Si
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	Si
17	Seguimiento elementos de contención	Si
18	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	Si
19	Permisos de ocupación temporal de vía	Si

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
20	Procedimientos de control de transporte de carga	Si
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	Si
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	Si
23	Informes por terminación de etapas (4G)	NA
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	Si
26	Recorrido de la interventoría	NA
27	Revisión de informes finalizada la concesión	NA

COMPONENTE FINANCIERO		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación cierre financiero	Si
2	Verificación giros equity	Si
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	Si
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	Si
6	Inventario de activos (4G)	Si
7	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	Si
8	Análisis financiero del recaudo	Si
9	Retribución del Concesionario	Si
10	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	Si
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	Si
12	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	Si
13	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	Si
14	Seguimiento a obligaciones tributarias	Si
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	Si
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	Si
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
18	Informes de formatos financieros ANI	Si
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	Si
20	Entrega de avalúos de los activos	NA
21	Contratos de arriendo y leasing	NA
22	Conciliación de formatos reversión	NA

COMPONENTE JURÍDICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	Si
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	Si
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	Si
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	Si
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	NA
6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	Si
8	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	Si
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	Si

COMPONENTE JURÍDICO		
Id	Ítem	Cumple
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	Si
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA
12	Estado de multas y sanciones	NA

COMPONENTE DE AFOROS Y RECAUDO		
Id	Ítem	Cumple
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	Si
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	Si
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	Si
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	Si
5	Análisis de viabilidad de otorgamiento de tarifas especiales	Si
6	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	Si
7	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	Si
8	Operativos de control a las casetas de peaje	Si
9	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	Si
10	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	Si
11	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	Si
12	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	Si
13	Seguimiento a funcionamiento a sistemas y estado infraestructura en estaciones de pesaje (básculas)	Si
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	Si
15	Equipos de video interventoría	Si
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
17	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	Si

COMPONENTE AMBIENTAL		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	Si
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	Si
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	Si
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	Si
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	Si
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	NA
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
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	Si
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	Si
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
11	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	Si
12	Informe final de interventoría ambiental	NA
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA

COMPONENTE SOCIAL		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica	Si
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	Si
3	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	Si
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	Si
5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	Si
6	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	NA
7	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	Si
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	Si
9	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	Si
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si

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