



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251020066313**
20251020066313
Fecha: **11-04-2025**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID
Vicepresidente Ejecutivo

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Ruta del Sol – Tramo 3.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre marzo y abril de 2025, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Ruta del Sol – Tramo 3.

Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de los hallazgos y de las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4o y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a los hallazgos contenidos en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251020066313**

20251020066313

Fecha: **11-04-2025**

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

Por otro lado, dando cumplimiento a lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República, en el capítulo 5.4 del documento adjunto se presenta el resultado del análisis de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República y relacionados con el proyecto Ruta del Sol – Tramo 3. Se resalta que se obtuvo un concepto de no efectividad para el plan de mejoramiento del hallazgo 988-57, lo que da lugar a que dicho plan se reformule o se refuerce con oportunidad.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ

Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ GERENTE Gerencia Carretero 6 BOGOTA D.C. -3) SANDRA MILENA ALVAREZ AREVALO Gerencia Carretero 6 BOGOTA D.C. -4) CONSORCIO CONCESIONES GA 2022 radicacion@ccg-a.com.co BOGOTA D.C.

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

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20251020023738

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
JKTH-LOAJ-OF10-TXKE-8174-4392-3520-29

11/04/2025 12:25:52 COT-05



Agencia Nacional de Infraestructura

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

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 2



AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de
Supervisión y de Interventoría del
proyecto Ruta del Sol - Tramo 3

2025



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	4
1.1	Objetivo general	4
1.2	Objetivos específicos.....	4
2.	ALCANCE.....	4
3.	MARCO NORMATIVO	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	5
4.1	Información de contratos.....	5
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)	7
4.3	Descripción del proyecto	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	11
5.1	Ejecución del plan de obras.....	11
5.1.1	Controles previos a la suscripción del otrosí No. 16	11
5.1.2	Controles a la ejecución del plan de obras	11
5.1.3	Situaciones que ponen en riesgo la ejecución esperada del plan de obras	23
5.1.3.1	Problemáticas sociales y de orden público.....	23
5.1.3.2	Consulta previa atemporal comunidad indígena Yukpa	25
5.1.3.3	Escases de fuentes de materiales.....	25
5.1.3.4	Déficit aportes de vigencias futuras (Aportes INCO)	26
5.2	Riesgos asignados al público.....	27
5.2.1	Sobrecostos para la adquisición de predios	27
5.2.2	Cambio en la normatividad – Variación en peajes o tarifas por decisión de la Entidad	28
5.3	Riesgos institucionales	29
5.3.1	Insuficiencia de mecanismos de compensación de riesgos	29
5.3.2	Emisión de conceptos erróneos y deficiencias en el relacionamiento con las comunidades y entidades30	
5.3.3	Aprobación de la actualización de pólizas	30
5.4	Análisis de efectividad de planes de mejoramiento	31
6.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	42

6.1	Conclusiones	42
6.2	Hallazgos	44
6.2.1	Para la Interventoría	44
6.2.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión)	44
6.3	Recomendaciones	45
6.3.1	Para la Interventoría	45
6.3.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión)	45

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.	7
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.	8
Tabla 4. Intervenciones Ruta del Sol 3.....	8
Tabla 5. Conceptos previos otrosí No. 16.....	11
Tabla 6. Ejemplos informes de verificación de hitos.	11
Tabla 7. Flujo aprobación pólizas otrosíes No. 16 del contrato No. 07 de 2010 y No. VEJ-633-2022.....	31
Tabla 8. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 933-2.....	32
Tabla 9. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 988-57.....	35
Tabla 10. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1215-27.....	36
Tabla 11. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1329-27.....	37
Tabla 12. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1331-29.....	39
Tabla 13. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1552-1.....	40

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones -Hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI- y Yuma Concesionaria S.A, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1. Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la fase de construcción del proyecto.
2. Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales.
3. Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional relacionados con el contrato de concesión No. 007 de 2010.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones -Hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI- y Yuma Concesionaria S.A, a partir de diciembre de 2023 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario, 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, artículo 32, numerales 1, 2 y 4.

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

- Ley 87 de 1993 "Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones".
- Decreto 4165 de 2011 "Por la cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones - INCO" y modificatorios.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- 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 No. 007 de 2010 y sus modificaciones contractuales.
- Contrato de interventoría No. VEJ-633 de 2022 y sus modificaciones contractuales.
- Las demás disposiciones legales y reglamentarias que apliquen y regulen los objetos, obligaciones y disposiciones técnicas y regulatorias de los contratos estatales a cargo de la ANI, que conforme al artículo 13 de la Ley 80 de 1993, hagan parte de la normatividad aplicable al contrato de concesión objeto de la auditoría, así como demás normas externas e internas concordantes cuya aplicación sea pertinente para lograr el objetivo de la auditoría.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	Yuma Concesionaria S.A No. contrato: 007 de 2010. Fecha de inicio: 31 de mayo de 2011. Fecha de terminación: 31 de mayo de 2036. Objeto: El objeto del presente Contrato es el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 artículo 32 de la ley 80 de 1993, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las Licencias Ambientales y demás permisos, adquiera los Predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el Sector. Plazo: Estimado en 25 años a partir de la fecha de inicio. URL SECOP:	16 otrosíes

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=1	
Interventoría	Consorcio Concesiones G&A 2022 No. contrato: VEJ-633 de 2022. Fecha de inicio: 13 de enero de 2023. Fecha de terminación: 13 de enero de 2028. Objeto: 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. Plazo: 60 meses. Proceso SECOP 2: VJ-VEJ-CM-008-2022	1 otrosí

Fuente: Documentación disponible en las plataformas SECOP I y SECOP 2.

En la ventana de tiempo de definida en el alcance de la auditoría se suscribieron los otrosíes No. 15 y No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010, el 22 de diciembre de 2023 y el 23 de diciembre de 2024, respectivamente, y cuyos objetos fueron similares y estuvieron asociados a modificar el plan de obras, redefinir los hitos del proyecto y modificar el plazo de la fase de construcción, con ocasión de problemáticas de índice social que han impedido la ejecución esperada del proyecto.

Las modificaciones a la fase de construcción dieron lugar a la suscripción del otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. VEJ-633 de 2022, reestableciendo los plazos de las etapas del proyecto en las que participará la Interventoría, así como el valor de dicho contrato.

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)

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

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Juan José Oyuela Soler (hasta el 06-04-2025) Roberto Gamaliel Uparela Brid (a partir del 07-04-2025) ³	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VEJ)
Egna Dorayne Franco Mendez	Gerente de proyecto	Equipo Proyectos Carreteros 6 (VEJ)
Sandra Milena Álvarez Arévalo	Líder de Equipo de Seguimiento	
Iván Camilo Cespedes Córdoba	Apoyo financiero	Equipo financiero (VEJ)
Lola Ramírez Quijano	Abogado contractual del proyecto	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Ivonne Sánchez Perea	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Cesar Augusto Parra Aldana	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Oscar Giovanny Moreno Arias	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Pedro Enrique Palacios Roberto	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Martha Rocío Barrero Murcia	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a 31 de enero de 2025, disponible en la plataforma Secop I.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Ruta del Sol 3 hace parte de la tercera generación de concesiones y tiene una longitud origen destino de aproximadamente 465 km, distribuidos entre el corredor vial que comunica Yé de Ciénaga (Magdalena) y San Roque (Cesar) y entre el corredor entre Valledupar (Cesar) y Carmen de Bolívar (Bolívar). Su ejecución contribuye a la conexión del centro del país con las zonas portuarias en las costas Atlántica y Pacífica. Enseguida se presentan datos técnicos del proyecto:

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 Ver Resolución 20254030004595 del 07 de abril de 2025.

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – billones de COP diciembre 2024	\$3.77
OPEX – billones de COP diciembre 2024	\$1.99
Fase actual	Construcción
Valor Presente de los Ingresos Totales (VPIT) Contractual – millones de COP 2008	\$2.079.953
% Avance VPIT a enero 2025	87.70%
Aportes ANI – millones de COP 2008	\$2.431.667
% Cumplimiento aportes ANI a enero 2025	89.65%
Estaciones de peaje	6 UN



Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a 31 de enero de 2025, presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República realizada en febrero de 2025 en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2024 y página web de la Interventoría <https://ccg-a.com.co/>

Las obras comprenden la duplicación de la calzada a lo largo de proyecto y la rehabilitación y mejoramiento de la calzada existente. Las actividades de construcción de segunda calzada y de intervención de vía existente se distribuyen en nueve tramos, compuestos de hitos⁴, así:

Tabla 4. Intervenciones Ruta del Sol 3.

TRAMO	CORREDOR	LONGITUD (Km)	Avance con corte a 31 de enero de 2025 ⁵			
			Programado		Ejecutado	
			Km	%	Km	%
1	San Roque - La Loma	74,94	57,81	77,14	57,81	77,14
2	La Loma – Bosconia	95,28	82,94	87,04	82,94	87,04

⁴Inicialmente el literal (rr) de la sección 1.01 del contrato de concesión No. 007 de 2010 definió un hito como la construcción o mejoramiento y rehabilitación de al menos diez (10) kilómetros de vía consecutivos, con la infraestructura afecta al mismo, incluyendo, pero sin limitarse a puentes y viaductos. La longitud de referencia ha sido modificada durante la ejecución del contrato a través de otrosíes al contrato de concesión y a marzo de 2025 es variable.

⁵ Se evidenció que la plataforma Aniscopio no tiene la información actualizada del proyecto, lo que ha dado lugar requerimientos de la Vicepresidencia Ejecutiva al G.I.T. Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20256070046743 del 11 de marzo de 2025.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



TRAMO	CORREDOR	LONGITUD (Km)	Avance con corte a 31 de enero de 2025 ⁵			
			Programado		Ejecutado	
			Km	%	Km	%
3	Bosconia - Inicio Variante Fundación	139,28	91,62	65,78	92,62	66,50
4	Variante Fundación - Ye de Ciénaga	119,87	10,05	8,39	9,87	8,23
5	Carmen de Bolívar – Plato	73,47	27,34	37,21	27,34	37,21
6	Plato - El Díficil	151,60	106,61	70,32	107,49	70,91
7	El Díficil – Bosconia	74,81	74,81	100,00	74,81	100,00
8	Bosconia – Valledupar	178,97	162,41	90,75	162,41	90,75
9	Anillo Vial Bosconia	25,12	6,86	27,32	6,86	27,32
TOTAL		933,344	620,45	66,48	622,14	66,66

Fuente: Balance plan de obras con corte a 31 de enero de 2025, remitido por la Vicepresidencia Ejecutiva a través de memorando ANI No. 20255020040843 del 4 de marzo de 2025.

Desde el 17 de agosto de 2012 cursa la fase de construcción del proyecto, la que se vio afectada a partir de 2017 con un rendimiento mínimo en obra que dio lugar a que el Concesionario reportara que en el proyecto habían ocurrido situaciones que afectaban su normal ejecución y daban lugar a un desequilibrio económico del contrato de concesión.

Con el otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito en febrero de 2020, se llevó a cabo un acuerdo transaccional entre la ANI y el Concesionario para resolver parcialmente el litigio por el desequilibrio económico comentado, reactivando así el proyecto. Con lo pactado a través del otrosí No. 10 se terminaron diferentes procesos administrativos sancionatorios iniciados por la ANI en contra del Concesionario, incluido un procedimiento administrativo sancionatorio iniciado en 2017 con ocasión a presuntos incumplimientos graves que amenazaban la parálisis total del proyecto y que podrían conllevar a la caducidad del contrato de concesión No. 007 de 2010⁶. Asimismo, con esta modificación contractual se prorrogó la fase de construcción.

⁶ Para mayor detalle del proceso administrativo sancionatorio relacionado con la caducidad, se recomienda ver la comunicación con radicado ANI No. 20177010417171 del 29 de diciembre de 2017.

En septiembre de 2023 la Cámara de Comercio Internacional emitió laudo definitivo frente al litigio de desequilibrio económico, sin que se estableciera un valor y un plazo para que la ANI llevara a cabo un reconocimiento económico al Concesionario. Se evidenció que a marzo de 2025 no se ha logrado un acuerdo al respecto y que se continúa trabajando en la determinación del valor a cargo de la ANI.⁷

La prórroga de la fase de construcción ha sido parte del objeto de los otrosíes No. 14, No. 15 y No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010, prórrogas sustentadas en problemáticas principalmente de índole social que ponen en riesgo la ejecución esperada del proyecto y que han dado lugar al reconocimiento de múltiples Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER).

Con corte a marzo de 2025 la Vicepresidencia Ejecutiva ha reportado que se gestiona de manera prioritaria la superación de los EERs que han afectado la ejecución de intervenciones en diferentes tramos del proyecto, la necesidad de ejecutar obras de carácter social, la ejecución de una consulta previa atemporal que afecta la ejecución del tramo 9 (Anillo Vial de Bosconia) y los fallos de tribunales arbitrales que dan lugar a compensaciones económicas a cargo de la ANI.⁸

Se evidenció que, adicional al laudo arbitral de septiembre de 2023, se tiene el laudo de mayo de 2020, a través del que se condenó a la ANI a reconocer la ejecución de variantes no incluidas en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública SEA-LP-001-2010, lo que a marzo de 2025 se gestiona a través de Títulos de Deuda Pública Interna de la Nación – TES.⁹

Por otro lado, en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI),¹⁰ vigente a febrero de 2025, se registran seis (6) planes de mejoramiento formulados y cumplidos por la Entidad para superar hallazgos establecidos por la Contraloría General de la República que tiene relación con el proyecto Ruta del Sol 3 y que cumplen con las condiciones para analizar su efectividad a la luz del instructivo EVCI-I-007.

La ejecución de la fase de construcción, la materialización de riesgos contractuales a cargo de la ANI, alertas sobre riesgos institucionales y la efectividad de los planes de mejoramiento para superar hallazgos establecidos por la Contraloría General de la República con relación al contrato de concesión No. 007 de 2010, son los temas abordados de manera específica en la siguiente sección.

⁷ Documentación soporte en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁸ Presentación de empalme a Presidencia de la ANI del 5 de marzo de 2025.

⁹ Según se evidencia, por ejemplo, en la comunicación con radicado ANI No. 20255050075731 del 5 de marzo de 2025, asociada a la variante El Copey. Soportes adicionales disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁰ Disponible para consulta y descarga en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

5.1 Ejecución del plan de obras

El plan de obras vigente para el proyecto es el acordado mediante el Anexo Técnico No. 1 del otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010, suscrito el 23 de diciembre de 2024. Con esta modificación contractual, entre otros aspectos, se estableció diciembre de 2027 como fecha de terminación de la fase de construcción.

5.1.1 Controles previos a la suscripción del otrosí No. 16

Se evidenció que la suscripción del otrosí No. 16 tuvo los controles definidos por la Entidad, tales como conceptos de viabilidad emitidos por la Interventoría y por las diferentes áreas de apoyo al proyecto de la ANI, previo a la recomendación de suscripción de la modificación contractual en Comité de Contratación del 19 de diciembre de 2024, así:

Tabla 5. Conceptos previos otrosí No. 16.

ÁREA	FECHA	NO. RADICADO ANI
Interventoría	20/11/2024	20244091455222
GIT Predial	9/12/2024	20246040208603
GIT Jurídico Predial	5/12/2024	20246060206653
GIT Financiero	10/12/2024	20245050209623
GIT Ambiental	3/12/2024	20246050204723
GIT Jurídico	12/12/2024	20241010211463
GIT Social	9/12/2024	20246030208433
GIT Técnico	3/12/2024	20245020204813
GIT Riesgos	18/12/2024	20246020216773

Fuente: Consideraciones del otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010.

5.1.2 Controles a la ejecución del plan de obras

Se evidenció que la Interventoría verifica las actividades por área para dar cumplimiento a los plazos de las intervenciones establecidas en el plan de obras, según lo reglado en la sección 8.08 del contrato de concesión No. 007 de 2010 (Verificación de hitos). Este control se refleja principalmente en los informes de verificación de hitos que entrega la Interventoría a la ANI; informes que condicionan la suscripción del acta de terminación de un hito y por ende el reconocimiento económico al Concesionario correspondiente.

Se citan ejemplos de hitos con acta de terminación, sobre los que se validó el informe de verificación correspondiente por parte de la Interventoría, así:

Tabla 6. Ejemplos informes de verificación de hitos.

HITO	RADICADO ANI INFORME DE VERIFICACIÓN	SUSCRIPCIÓN ACTA DE TERMINACIÓN
16 Vía nueva – Tramo 3	20244090397992 del 04-04-2024	19-04-2024
41B Vía nueva – Tramo 6	20244090381192 del 01-04-2024	19-04-2024
48A Vía nueva – Tramo 5	20234091273972 del 7-11-2023	20-11-2023

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



HITO	RADICADO ANI INFORME DE VERIFICACIÓN	SUSCRIPCIÓN ACTA DE TERMINACIÓN
30C Mejoramiento – Tramo 8	20234091307962 del 15-11-2023	04-12-2023

Fuente: Actas de terminación de hitos.

En caso de que se identifiquen incumplimientos a los plazos definidos en el plan de obras, la Interventoría aplica los esquemas de apremio definidos en el capítulo XI del contrato de concesión No. 007 de 2010, tales como plazos de cura para que el Concesionario sanee el incumplimiento detectado, so pena de aplicar las multas correspondientes. Se tiene el caso del plazo de cura vigente de 60 días para sanear incumplimientos asociados al hito 41A (Vía nueva – Tramo 6), notificado por la Interventoría a través del oficio con radicado ANI No. 20254090223522 del 21 de febrero de 2025.

Asimismo, se evidenció que la Interventoría lleva a cabo seguimiento y control a las obras en ejecución por parte del Concesionario. Hacen parte de los soportes de esta gestión el capítulo *Avance de Obra* del informe general técnico de los informes mensuales de interventoría¹¹ y el desarrollo de comités de seguimiento con el Concesionario y la ANI.¹²

Se evidenció que desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto también se realiza el monitoreo y control del plan de obras, de acuerdo con su competencia, lo que se refleja, por ejemplo, en el capítulo *Aspectos Técnicos* del informe mensual de seguimiento al proyecto (GCSP-F-0190) correspondiente a noviembre de 2024, formalizado con el radicado ANI No. 20255020013569 del 3 de marzo de 2025.¹³

Con relación a la operación y mantenimiento del corredor vial durante la ejecución del plan de obras, se evidenció que la Interventoría verifica lo correspondiente en los hitos puestos en servicio a través de recorridos de inspección del estado y funcionamiento de la infraestructura y de los equipos dispuestos en el proyecto. A través de estos recorridos se lleva a cabo la medición de indicadores de estado, auditorías de peajes y de seguridad vial, entre otras actividades. Los resultados de esta gestión se reflejan en los informes de la operación de la vía que mensualmente presenta la Interventoría a la ANI¹¹ y en el desarrollo de comités de seguimiento con el Concesionario y la ANI¹².

Se evidenció que desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto también se realiza el monitoreo y control a aspectos operativos del proyecto (i.e tarifas implementadas, información de tráfico y recaudo, accidentalidad) de acuerdo con su competencia, lo que se refleja, por ejemplo, en el capítulo

¹¹ Ver por ejemplo oficio ANI No. 20254090165882 del 10 de febrero de 2025, correspondiente al informe mensual de interventoría de enero de 2025.

¹² Certificados por la Interventoría a través del oficio ANI No. 20254090317522 del 12 de marzo de 2025.

¹³ Mediante comunicación con radicado ANI No. 20251020036083 del 24 de febrero de 2025 la Oficina de Control Interno solicitó a la Vicepresidencia Ejecutiva los informes mensuales de seguimiento al proyecto (Formato GCSP-F-019) correspondientes a diciembre de 2024 y enero de 2025, recibiendo únicamente el correspondiente a 2024. Se evidenció que el procedimiento GCSP-P-023 no establece un plazo para la emisión de los informes mensuales de seguimiento.

Aspectos Operativos del informe mensual de seguimiento al proyecto (GCSP-F-0190) correspondiente a noviembre de 2024, formalizado con el radicado ANI No. 20255020013569 del 3 de marzo de 2025.

El avance del plan de obras reportado por la Interventoría, el estado de la operación y mantenimiento de las vías puestas en servicio, así como situaciones que dificultan la ejecución esperada de la fase de construcción, se verificaron en la visita adelantada por la Oficina de Control Interno a los tramos 3,4, 6, 7, 8 y 9 del proyecto durante recorrido adelantado los días 17 y 18 de marzo de 2025, de lo que se presenta parte del registro fotográfico asociado enseguida:

5.1.2.1 Tramo 3 (Bosconia – Fundación)

Foto 1. Hito 11B – Vía Nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 2. Hito 11B – Vía Nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe técnico correspondiente a enero de 2025, en el hito 11B (vía nueva) se construyen obras hidráulicas, se conforman granulares y se instala mezcla asfáltica.	
Foto 3. Hito 14 – Vía nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 4. Hito 14 – Vía nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe técnico correspondiente a enero de 2025, en el hito 14 (vía nueva) se tienen avances en materia de descapote, conformación de terraplenes y subbase. Se evidenció adicionalmente avances en la construcción de puentes e instalación de pasa ganado.	

Foto 5. Peaje El Copey.



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

Foto 6. Peaje El Copey.



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

Foto 7. Peaje Copey.



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

Foto 8. Peaje Copey.



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

Se evidenció una estación de peaje sin novedades en su operación, con la implementación y funcionamiento del sistema de recaudo electrónico. El esquema tarifario en las diferentes estaciones de peaje se ha venido actualizando para superar los efectos del Decreto No. 050 de 2023. La necesidad de actualización y modernización de las vallas tarifarias, así como mejoras en la demarcación horizontal es un común denominador en las estaciones de peaje del proyecto. El 17 de marzo de 2025 en la estación de peaje el Copey se hizo una evaluación de los controles de la Interventoría en materia de control de aforo, al verificar el procedimiento para conciliar discrepancias y verificar la disponibilidad y transmisión de las cámaras de interventoría, sobre las que a la fecha, se cuenta con acceso remoto provisional a través de la estación de pesaje aledaña a Bosconia.

5.1.2.2 Tramo 4 (Fundación – Ye de Ciénaga)

Foto 9. Empalme Ye de Ciénaga.	Foto 10. Hito 21A – Vía nueva.
 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Se evidenciaron labores del INVIAS en la zona de Yé de Ciénaga, lo que dará lugar a la suscripción de un convenio interadministrativo y a una modificación del contrato de concesión No. 007 de 2010, debido a cambios en las especificaciones, indicadores de estado y de operación, conforme al alcance e intervención a realizarse en dicha zona de empalme y/o coexistencia, según lo definido en el otrosí No. 16.¹⁴ A marzo de 2025 se cuenta con los estudios previos del convenio.¹⁵	Conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe técnico correspondiente a enero de 2025, en el hito 21A (vía nueva) se construyen obras hidráulicas y se conforman terraplenes.

¹⁴ La cláusula quinta del otrosí No. 16 establece: **“LAS PARTES** acuerdan que concomitante con la firma del Convenio Interadministrativo entre ANI e INVIAS respecto del empalme en la zona de Ye de Ciénaga del Proyecto, se procederá con la suscripción de la modificación al **CONTRATO**, en los aspectos correspondientes a especificaciones, indicadores de estado y de operación, y demás ajustes contractuales necesarios, conforme al alcance e intervención a realizarse en dicha zona de empalme y/o coexistencia.”

¹⁵ Ver radicado ANI No. 20255020014769 del 10 de marzo de 2025.

Foto 11. Hito 20C – Vía nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 12. Hito 20A2 – Vía nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe técnico correspondiente a enero de 2025, en el hito 20C (vía nueva) se adelantan actividades de conformación de terraplenes, descapote y armado de acero.	Conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe técnico correspondiente a enero de 2025, en el hito 20A2 (vía nueva) se adelantan actividades de descapote y mejoramiento de suelo.
Foto 13. Hito 19 - Vía nueva (EER Tucurínca)  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 14. Hito 18C – Vía nueva  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
El box culvert en el sector de Tucurínca es un ejemplo de soluciones implementadas que finalmente son rechazadas por la comunidad y que dan lugar al reconocimiento de EERs, según se detalla en acta del 13 de diciembre de 2025, que cuenta con los controles correspondientes por parte de la Interventoría y de la ANI. Acta disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.	El sector del hito 18 cuenta con acta de reconocimiento de EER del 15 de diciembre de 2023, debido a inconformismo del corregimiento de Macaraquilla. Al igual que en múltiples sectores del proyecto, la comunidad ha solicitado obras de conectividad, acudiendo a vías de hecho. Acta disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Foto 15. Peaje Tucurina.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 16. Peaje Tucurina.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Se evidenció una estación de peaje sin novedades en su operación, con la implementación y funcionamiento del sistema de recaudo electrónico. El esquema tarifario en las diferentes estaciones de peaje se ha venido actualizando para superar los efectos del Decreto No. 050 de 2023. La necesidad de actualización y modernización de las vallas tarifarias, así como mejoras en la demarcación horizontal es un común denominador en las estaciones de peaje del proyecto. Se evidenció disponibilidad de cámaras para el control de aforo de la Interventoría.	
Foto 17. Peaje Tucurina.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 18. Peaje Tucurina.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
En la estación de peaje de Tucurina se hicieron verificaciones respecto al estado y funcionamiento de las ambulancias y de las oficinas de atención al usuario, sin encontrar novedades, conforme a lo reportado por la Interventoría en sus informes social y operativo de enero de 2025.	

5.1.2.3 Tramo 6 (Plato – El Difícil)

Foto 19. Hito 38 D - Mejoramiento.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 20. Hito 38 D - Mejoramiento.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
En la construcción de obras de drenaje en el hito se evidenció un adecuado sistema de protección de cauce, conforme a lo reportado en el informe ambiental de la Interventoría correspondiente a enero de 2025, donde se certifican actividades del Concesionario respecto a la protección de cuerpos de agua.	
Foto 21. Peaje El Difícil.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 22. Peaje El Difícil.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Se evidenció una estación de peaje sin novedades en su operación, con la implementación y funcionamiento del sistema de recaudo electrónico. El esquema tarifario en las diferentes estaciones de peaje se ha venido actualizando para superar los efectos del Decreto No. 050 de 2023. La necesidad de actualización y modernización de las vallas tarifarias, así como mejoras en la demarcación horizontal es un común denominador en las estaciones de peaje del proyecto. Se evidenció disponibilidad de cámaras para el control de aforo de la Interventoría. Conforme a lo reportado por la Interventoría en el informe operativo correspondiente a enero de 2025, el avance en la construcción de las nuevas instalaciones del peaje es del 90% “(...) en infraestructura física. Se encuentra en la fase previa a la instalación de los elementos periféricos de la estación.”	

Foto 23. Hito 41A – Vía nueva.	Foto 24. Hito 41A – Vía nueva
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
El estado actual del hito 41A (vía nueva) es un ejemplo de la aplicación de los esquemas de apremio por parte de la Interventoría cuando se identifica un presunto incumplimiento al plan de obras establecido con el otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010. La Interventoría inició un periodo de cura de 60 días tras la verificación de la puesta a disposición de esta infraestructura, a través del radicado ANI No. 20254090223522 del 21 de febrero de 2025, vigente a la fecha.	

5.1.2.4 Tramo 7 (El Díficil - Bosconia)

Foto 25. Tramo 7.	Foto 26. Servicios comunicación tramo 7.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Conforme a lo reportado por la Interventoría, se evidenció ejecución al 100% del tramo 7. Se verificó el funcionamiento de los sistemas de comunicación en el corredor vial, realizado una prueba aleatoria y satisfactoria al poste SOS No. 29. Periódicamente la Interventoría realiza verificaciones al funcionamiento de los postes SOS, lo que se entrega como anexo a los informes mensuales.	

5.1.2.5 Tramo 8 (Bosconia - Valledupar)

Foto 27. Peaje Valencia de Jesús  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 28. Peaje Valencia de Jesús  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Foto 29. Peaje Valencia de Jesús  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 30. Peaje Valencia de Jesús  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Se evidenció una estación de peaje sin novedades en su operación, con la implementación y funcionamiento del sistema de recaudo electrónico. El esquema tarifario en las diferentes estaciones de peaje se ha venido actualizando para superar los efectos del Decreto No. 050 de 2023. La necesidad de actualización y modernización de las vallas tarifarias, así como mejoras en la demarcación horizontal es un común denominador en las estaciones de peaje del proyecto. Se evidenció disponibilidad de cámaras para el control de aforo de la Interventoría. Conforme a lo reportado por la Interventoría en el informe operativo correspondiente a enero de 2025, el avance en la construcción de las nuevas instalaciones del peaje es del 87% “(...)en infraestructura física, con continuidad en la ejecución de obras civiles y preparación para las siguientes fases de implementación operativa..”	

Foto 31. Variante Aguas Blancas.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 32. Variante Aguas Blancas.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Foto 33. Variante Aguas Blancas.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 34. Variante Aguas Blancas.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Las fotografías ilustran el producto de la afectación por parte de la comunidad de la variante de Aguas Blancas en 2022, lo que ha dado lugar a un EER con acta el 27 de diciembre de 2022. A marzo de 2025 se continúa con negociaciones orientadas a soluciones que permitan habilitar el paso; sin embargo, conforme a lo reportado en el acta de reconocimiento de EER <i>“Como consecuencia de la afectación e impedimento en la ejecución de las obras y el desarrollo del Proyecto por las vías de hecho adoptadas por la comunidad del corregimiento de Aguas Blancas, a la fecha no se permite la realización de actividades en la zona correspondiente y ni siquiera actividades de reparación.”</i> Se evidenció que el inconformismo de la comunidad ha dado lugar a la aplicación de acciones constitucionales. En la auditoría se hicieron observaciones sobre el estado de la señalización temporal en la zona para evitar el paso de vehículos, dado el riesgo de accidentalidad en la zona.	

Foto 35. Hito 26B – Vía mejoramiento.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 36. Hito 26B – Vía nueva.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
Conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe técnico correspondiente a enero de 2025, en el hito 26B (vía de mejoramiento) se adelantan actividades en la vía de servicio.	Se evidenció cumplimiento en materia de acuerdos de consulta previa con la comunidad de Caracolí, que dieron lugar a la construcción de box colverts en el hito.
Foto 37. Empalmes Valledupar (Hito 33B).  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	Foto 38. Empalmes Valledupar – Valla proyecto (Hito 33B).  Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
No obstante la gestión interinstitucional entre la ANI, la Gobernación del Cesar y la Alcaldía de Valledupar, para asegurar un empalme adecuado entre el Anillo Vial de Valledupar y la Ruta del Sol 3,¹⁶ se evidenció invasión del derecho de vía en el sector del hito 33B, lo que a marzo de 2025 es producto de querellas a las que se les hace seguimiento desde la Interventoría.	Se evidenció disponibilidad de vallas informativas del proyecto a lo largo del corredor vial, que requieren de actualización con ocasión del pla de obras vigente y acordado a través del otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010.

¹⁶ Ver por ejemplo oficios con radicado ANI No. 20245020158941 y 20254090298142.

5.1.2.6 Tramo 9 (Anillo Vial Bosconia)

Foto 39. Consulta previa Yupka.	Foto 40. Convenio Red Férrea del Atlántico.
 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.	 Fuente: Visita Oficina de Control Interno en marzo de 2025.
La construcción de la conexión Tramo 8 – Tramo 2 del anillo vial de Bosconia (hito 10D) se ha visto afectada por la presencia de la comunidad Akashkatopo de la etnia Yukpa, que ha dado lugar a una consulta previa atemporal a ser reconocida por la ANI, según Resolución ST-0020 de 2024 de la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa, según se detalla en la comunicación con radicado ANI No. 20255020051991 del 14 de febrero de 2025, así como al reconociendo de un EER.	Se evidenció coexistencia con la red férrea del Atlántico en los hitos 10A y 10B de vía nueva y mejoramiento, sobre los que se vienen adelantando actividades constructivas y se implementan los planes de manejo de tráfico correspondiente, conforme a lo reportado por la Interventoría en su informe mensual correspondiente a enero de 2025.

5.1.3 Situaciones que ponen en riesgo la ejecución esperada del plan de obras

5.1.3.1 Problemáticas sociales y de orden público

Se evidenció que el orden público en la zona del proyecto ha sido una de las causas de modificación al plan de obras a través de los otrosíes No. 15 de diciembre de 2023 y No. 16 de diciembre de 2024.¹⁷ A través del otrosí No. 15 el plazo del plan de obras se prorrogó en 18 meses, prorrogado en 17 meses adicionales a través del otrosí No. 16.

Se evidenció también que en el proyecto se han reconocido Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) entre 2022 y 2024 que *“no han cesado y se mantiene su impacto y afectación”* y cuyo origen son las problemáticas sociales y de orden público, lo que puede repercutir en la entrega de la totalidad de las obras previstas en el contrato de concesión.¹⁸ Con corte a marzo de 2025 la Vicepresidencia Ejecutiva reportó que la entrega de 103.05 km de vía está condicionada a la superación EER.

¹⁷ Consideraciones No. 19 de los otrosíes.

¹⁸ Ver consideraciones No. 22 y No. 18 de los otrosíes No. 15 y 16, respectivamente.

Según lo reportado por la Interventoría a través del oficio con radicado ANI No. 20254090317522 del 12 de marzo de 2025, los bloqueos de la comunidad, así como la presencia de grupos armados al margen de la Ley son problemáticas que se trabajan en conjunto con la Policía Nacional. Enseguida se sintetizan efectos del inconformismo de la comunidad en el proyecto:

Obras de balanceo

Se ha gestionado la ejecución de obras de movilidad y conectividad (i.e revestimiento de canales, accesos, conexiones viales, intersecciones tipo box, retornos, entre otros, según corresponda la viabilidad técnica para cada comunidad.). Los costos asociados a estas obras no han implicado modificaciones al alcance del contrato de concesión ni compensaciones económicas al Concesionario, pues se reconocen a través de un balanceo contractual.¹⁹

Actualmente y conforme con lo establecido en la cláusula sexta del otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010, entre enero y marzo de 2025 *“(...) realizarán la socialización de las obras sociales a ejecutar en cada una de las comunidades o municipios según adelante se señalan, conforme a la viabilidad de las alternativas y esquemas preliminares que se han determinado en fase de prefactibilidad entre **LAS PARTES.**”*

Se evidenció que el compromiso se ha venido cumpliendo, según lo reportado por la Interventoría a la Oficina de Control Interno a través del oficio con radicado ANI No. 20254090317522 del 12 de marzo de 2025. *“Una vez socializadas las intervenciones a realizarse a las comunidades señaladas y conforme las intervenciones definidas entre **LAS PARTES**, estas aplicarán la metodología, de las Cláusulas Tercera y Cuarta del Otrosí No 13, y Cláusula Séptima del Otrosí No 14 y el “Acta de Acuerdo de Metodología para el Balance a Realizar en los términos de los Otrosí 13 y 14.”²⁰*

Obras adicionales

Por otra parte, se evidenció que las comunidades han requerido obras adicionales que pueden dar lugar a modificar el alcance del contrato de concesión y a compensaciones económicas al Concesionario *“(...) como son la construcción de intersecciones a nivel tipo glorieta en los accesos a El Copey y Aracataca, enfocadas a garantizar el mayor avance posible y continuo en la construcción de doble calzada.”²¹*

Se evidenció que al interior del proyecto se han priorizado estas obras adicionales, se trabaja en la definición de los costos que estas implicarían y se analizan los mecanismos de compensación, según la regulación definida en las secciones 13.01 (b) y 14.04 (c) del contrato de concesión No. 007 de 2010²². Se evidenció

¹⁹ Según se detalla en las cláusulas tercera y cuarta del otrosí No 13, cláusula séptima del otrosí No 14, cláusula quinta del otrosí No 15 y cláusula sexta del otrosí No. 16.

²⁰ Párrafo de la cláusula sexta del otrosí No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010.

²¹ Respuesta al cuestionario de auditoría por parte de la Interventoría a través del memorando ANI No. 20254090317522 del 12 de marzo de 2025.

²² Evidencias disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

que la ejecución de estas obras adicionales es un tema prioritario y de conocimiento de la Alta Dirección de la Entidad.⁸

5.1.3.2 Consulta previa atemporal comunidad indígena Yukpa

Se evidenció que mediante Resolución ST-0020 del 18 de enero de 2023, la Subdirección Técnica de Consulta Previa del Ministerio del Interior resolvió:

*“PRIMERO. Determinar que **procede** la consulta previa con la **COMUNIDAD INDÍGENA AKASHKATOPO**, perteneciente al pueblo Yukpa, con unidades familiares ubicadas en el municipio de Bosconia, en el departamento del Cesar, **registrada** mediante la Resolución No. 180 del 26 de diciembre de 2022 de la Dirección de Asuntos Indígenas, Rom y Minorías del Ministerio del Interior, para el **“PROYECTO RUTA DEL SOL SECTOR 3-TRAMO 9- ANILLO VIAL DE BOSCONIA”**, localizado en jurisdicción del municipio de Bosconia, en el departamento del Cesar.”*

Previamente, la presencia de la comunidad Yukpa en el tramo 9 había dado lugar al reconocimiento de un EER mediante acta del 27 de 2022 debido a que su presencia imposibilitaba la ejecución esperada de los hitos 10D de vía nueva y de mejoramiento, problemática que se mantiene a la fecha (Ver sección 5.1.2.6).

Se evidenció que los costos asociados a la consulta previa atemporal, cuya ejecución permitiría dar continuidad a los hitos 10D de vía nueva y de mejoramiento, serán reconocidos por la ANI, pues *“(…) la Agencia asume los costos de dicha consulta previa, dado que la procedencia se determinó con posterioridad a la adjudicación del contrato de construcción según los antecedentes expuestos.”*²³

Con corte a marzo de 2025, la ANI gestiona un convenio de cooperación con la comunidad indígena²⁴, con el objetivo de desarrollar la ruta metodológica concertada para el proceso de consulta previa, que se prevé ejecutar durante la presente vigencia. Según lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva en marzo de 2025, se estima que los costos asociados a la consulta previa asciendan a \$800.000.000,⁸ con cargo, inicialmente, a la subcuenta de soporte contractual.²⁵

5.1.3.3 Escases de fuentes de materiales

No obstante, los riesgos del área de construcción están en cabeza del Concesionario, se evidenció que desde la ANI y desde la Interventoría se han generado alertas respecto a la insuficiencia de fuentes de

²³ Ver comunicación con radicado ANI No. 20255020051991 del 14 de febrero de 2025.

²⁴ Ver comunicación con radicado ANI No. 20254090357332 del 20 de marzo de 2025.

²⁵ Mediante comunicación con radicado ANI No. 20255020051991 del 14 de febrero de 2025: *“(…) teniendo en cuenta que la actividad a realizar se enmarca, tal como lo prevé el literal d) de la Sección 3.02 del Contrato, modificado por la Cláusula Quinta del otrosí No. 2., por la Cláusula Tercera del otrosí No. 7 y Cláusula Décima sexta del otrosí No. 10, respectivamente, la ANI dará la instrucción a la Fiduciaria para que se efectúe el traslado de los recursos de la Subcuenta soporte contractual, una vez se verifique el cumplimiento de todos los requisitos administrativos, incluida la presentación de la respectiva cuenta de cobro por parte de Yuma Concesionaria S.A.”* El saldo de la subcuenta de soporte contractual a diciembre de 2024 es de \$ 16.842.149.424, según el informe general financiero de interventoría correspondiente a enero de 2025.

materiales para finalizar la construcción del tramo 4 (Ye de Fundación- Ye de Ciénaga), lo que ha dado lugar a llevar que desde la ANI se lidere gestión interinstitucional con la Corporación Autónoma Regional del Magdalena, para lograr ampliar los volúmenes autorizados de explotación en mencionado tramo.²¹ Se evidenció que la escases de fuentes de materiales es un tema prioritario y de conocimiento de la Alta Dirección de la Entidad.⁸

5.1.3.4 Déficit aportes de vigencias futuras (Aportes INCO)

Se evidenció que en el proyecto Ruta del Sol 3, al igual que en diferentes proyectos de la ANI, se tiene un déficit en el aporte de vigencias futuras, es decir de las contribuciones económicas al patrimonio autónomo a cargo de la Entidad establecidas contractualmente y a las que el Concesionario tiene derecho de acceder, una vez se cumplan los requisitos establecidos contractualmente, principalmente asociados a la terminación de hitos.

En lo correspondiente a la vigencia 2024, se evidenció que se tiene pendiente el reconocimiento de aproximadamente el 24% del valor previsto, que correspondería a, aproximadamente, COP 30.139 millones de diciembre de 2008 (mes de referencia del contrato de concesión No. 007 de 2010), equivalente a, aproximadamente, COP 98.861 millones corrientes²⁶. Se evidenció que desde la ANI se ha llevado a cabo una gestión transversal e interinstitucional para superar esta problemática, adelantando acuerdos con los concesionarios para evitar el reconocimiento de intereses por la extemporaneidad del ingreso de vigencias futuras a los patrimonios autónomos de los proyectos.²⁷

Para el caso del proyecto Ruta del Sol 3 la cuantificación de estos intereses se establece en la sección 19.01 del contrato de concesión No. 007 de 2010, así:

“La tasa de mora será la tasa de interés bancario corriente para créditos ordinarios certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia, más la tercera parte de dicha tasa, pero en ningún caso una tasa mayor que la máxima permitida por la Ley Aplicable. Para este efecto, se utilizará la tasa certificada vigente para el día siguiente al día del vencimiento del plazo para el cumplimiento de la obligación originalmente pactado. Salvo estipulación en contrario contenida en otras Secciones o documentos de este Contrato, el plazo para el cumplimiento establecido para cualquier obligación dineraria que se genere entre las Partes, será de treinta (30) Días. Vencido este plazo, se causarán los intereses de mora establecidos en esta Sección.”

Respecto a la condonación de intereses, se evidenció concepto favorable del Concesionario a través del oficio con radicado ANI No. 20254090331872 del 14 de marzo de 2025, así:

“(…) en referencia a los intereses moratorios generados, precisamos que, en efecto, este Concesionario condona los intereses moratorios generados respecto de la parte

²⁶ Ver comunicación con radicado ANI No. 20255050071671 del 28 de febrero de 2025.

²⁷ Lo que se evidenció para el proyecto Ruta del Sol 3 a través de los oficios con radicado ANI No. 20255050071671 del 28 de febrero de 2025 y No. 20254090331872 del 14 de marzo de 2025.

proporcional de la vigencia trasladada desde el 01 de enero de 2025 a la fecha de traslado efectivo de los recursos, esto es, hasta el día 21 de febrero de 2025.”

Se evidenció que la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto llevan a cabo seguimiento y control a los ingresos y egresos asociados a vigencias futuras del contrato de concesión No. 007 de 2010, denominadas Aportes INCO para este caso en particular.

5.2 Riesgos asignados al público

Se presentan los riesgos que han generado compensaciones al Concesionario según lo establecido en la sección 14.02 del contrato de concesión No. 007 de 2010:

5.2.1 Sobrecostos para la adquisición de predios

Conforme a lo establecido en la sección 7.04 (b) del contrato de concesión No. 007 de 2010, la Entidad debe rembolsar al Concesionario los valores adicionales al 20% del valor estimado en la estructuración de predios y compensaciones socioeconómicas con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias.

Se evidenció que desde 2017 la ANI viene asumiendo estos sobrecostos, inicialmente con los recursos del Fondo de Contingencias aprobado para el proyecto con el oficio ANI No. 20104090040842 del 23 de febrero de 2010, fondo que se actualizó en 2021 según se evidencia en el memorando ANI No. 20214091163202 del 7 de octubre del 2021.

La capacidad del Fondo de Contingencias ha permitido que, con corte a enero de 2025, se hayan reconocido \$119.497.337.077,56²⁸ al Concesionario y que la ANI tenga un saldo de \$29.467.139.082 para continuar mitigando los sobrecostos prediales a su cargo. Este saldo sería suficiente para atender las necesidades prediales pendientes y que se enmarcan actualmente en el contrato de concesión, según las valoraciones estimadas por la Interventoría.²¹

En términos generales, los recursos reconocidos por la ANI cuentan con una previa aprobación, según los lineamientos definidos en el instructivo “*Previa aprobación fondeo por sobrecostos prediales a cargo de la ANI*” (GCSP-I-016), según se evidencia en la Resolución No. 20255020000905 del 2 de febrero de 2025, a través de la que la ANI declaró y reconoció la contingencia predial más reciente en el proyecto, por \$3.240.246.576,58.

Respecto a la contingencia reconocida a través del acto administrativo citado, se evidenció que el pago al Concesionario no se hizo “(...) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la presentación de la cuenta de cobro respectiva”, lo que puede dar lugar a que se causen intereses de mora, acorde a lo establecido en la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, generando así una exposición a un riesgo fiscal

²⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20254090182832 del 13 de febrero de 2025. Asimismo, el seguimiento a la gestión del Concesionario frente al uso de fuentes de materiales y a al reporte de alertas asociadas al riesgo de construcción por parte de la Interventoría se evidencia en los informes ambiental y de riesgos de sus informes mensuales. Ver por ejemplo informe correspondiente a enero de 2025, radicado en la Entidad con la comunicación ANI No. 20254090165882 del 10 de febrero de 2025.

para la Entidad, debido a un eventual daño patrimonial al Estado, acorde a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 610 de 2000.²⁹

Situación que se originó debido a que la ANI se vio en la necesidad de emitir un alcance a la orden de pago enviada a Fiduprevisora S.A, según consta en la comunicación con radicado ANI No. 20255020060801 del 21 de febrero de 2025. Las órdenes de pago enviadas por el Concesionario a la ANI se recibieron el 9 de enero de 2025 a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20254090018742 y 20254090018752. No obstante, no se evidenció que se hayan reconocido intereses moratorios ni que el Concesionario haya hecho una reclamación al respecto, se establece un hallazgo en la sección 6.2.2 debido al riesgo que este tipo de situaciones genera para la Entidad.

5.2.2 Cambio en la normatividad – Variación en peajes o tarifas por decisión de la Entidad

Conforme a lo establecido en la sección 14.03 del contrato de concesión No. 007 de 2010, hacen parte de los riesgos de la ANI los efectos desfavorables de una decisión de Autoridad Gubernamental asociada a una modificación de la estructura tarifaria del proyecto.

Se evidenció que con ocasión de la expedición del Decreto 050 de 2023³⁰ se materializó el riesgo; por lo tanto, la ANI ha hecho reconocimientos económicos al Concesionario, acorde a lo definido en la sección 14.04 (c) (ii) del contrato de concesión No. 007 de 2010, con recursos de las subcuentas del patrimonio autónomo definidas como “diferencia D”,³¹ pues en el fondo de contingencias del proyecto no se tienen recursos para mitigar este riesgo.

²⁹ **Riesgo fiscal:** Es el efecto dañoso sobre los recursos públicos y/o los bienes y/o intereses patrimoniales de naturaleza pública, a causa de un evento potencial. (Guía para la Administración del Riesgo y el diseño de controles en entidades públicas Versión 6 de noviembre de 2022 - Departamento Administrativo de la Función Pública).

Ley 610 de 2000 “*Por la cual se establece el trámite de los procesos de responsabilidad fiscal de competencia de las contralorías*”.

“Artículo 6º. Daño patrimonial al Estado. Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente e inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público. “

³⁰ “*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*”.

³¹ Establecida a través del otrosí No. 7 al contrato de concesión y corresponde a “(...) la diferencia entre el traslado a la fecha de terminación del hito al 100% y como si este se hubiera cobrado en su totalidad con la suscripción del Acta de Terminación”, dentro de las cuentas de aportes INCO, cuyo manejo será exclusivo de la Entidad.

Se evidenció que para llevar a cabo los reconocimientos económicos se han suscrito las correspondientes actas de cálculo de compensación por riesgo, fundamentadas en los cálculos que deben llevar a cabo la Interventoría y el Concesionario, y se ha llevado a cabo el trámite entre la ANI y la Fiduciaria para el reconocimiento al Concesionario. A diciembre de 2024 se han suscrito 7 actas de compensación por riesgo, por un valor total de \$36.550.613.800.³²

Según lo reportado por la Interventoría *“(...) el 1 de abril de 2025 las tarifas de las seis (6) estaciones de peaje del proyecto fueron reajustadas conforme los lineamientos del Ministerio de Transporte, así las cosas, solo resta la suscripción, trámite y pago del acta No.8”* (Subrayado fuera de texto), para lo que se ha estimado que los recursos de las subcuentas D serán suficientes.³³

5.3 Riesgos institucionales

La Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto reportaron que, con base en la situación actual del contrato de concesión, no se han identificado situaciones que puedan generar alertas respecto a los riesgos institucionales,³⁴ sin embargo, se evidenciaron situaciones que podrían llegar a tener relación directa con riesgos institucionales vigentes, según se detalla a continuación:

5.3.1 Insuficiencia de mecanismos de compensación de riesgos

Se evidenció que el fondo de contingencias vigente para el proyecto contempla recursos para mitigar sobrecostos en materia predial y la materialización de costos ociosos³⁵ y que las compensaciones económicas al Concesionario generadas por la materialización de otras situaciones se han reconocido a través de otras fuentes, tales como subcuentas del patrimonio autónomo³⁶ y Títulos de Deuda Pública Interna de la Nación (TES).⁹

Una eventual insuficiencia de fuente de recursos para que la ANI atienda sus obligaciones generaría una alerta del riesgo del Sistema Estratégico de Planeación y Gestión con código SEPG-10: *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos,*

³² Ver radicados ANI No. 20235050439051 del 04-12-23 (Acta 01), 20245050014231 del 12-01-24 (Acta 02), 20245050108941 del 02-04-24 (Acta 03), 20245050217751 del 19-07-24 (Acta 04), 20245050356931 del 03-10-24 (Acta 05), 20245050451431 del 12-12-24 (Acta 06) y 20255050037081 del 03-02-2025.

³³ La transcripción y el enlace de la grabación de la entrevista de auditoría se encuentra disponible en los papeles de trabajo de la auditoría. El texto citado corresponde a correo electrónico de la Interventoría del 9 de abril de 2025, en respuesta a la socialización del informe preliminar de auditoría.

³⁴ Respuestas al cuestionario de auditoría remitidas mediante correo electrónico del 12 de marzo de 2025 por parte de la Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría, y mediante oficio ANI No. 20254090317522 del 12 de marzo de 2025. Los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se pueden consultar en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos_gcsp_actualizacion_2023.pdf

³⁵ Ver comunicación con radicado MHCP 2-2021-050370 del 29 de septiembre de 2021.

³⁶ Caso variación de tarifas con ocasión del Decreto No. 050 de 2023 – Ver sección 5.2.2.

debido a una inoportuna identificación de eventos que puedan llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión, en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión, seguimiento, concesionario e Interventoría.”, lo que se alerta al tener en cuenta las posibles compensaciones económicas por obras de carácter social, cumplimiento de laudos arbitrales y la consulta previa atemporal con la comunidad indígena del pueblo Yukpa (entre otros temas comentados a lo largo de este informe). Asimismo, una insuficiencia de recursos podría poner en riesgo la ejecución esperada del proyecto y por ende la misionalidad de la ANI.

Se evidenció que la necesidad de recursos para atender las obligaciones de la ANI mencionadas es un tema de conocimiento de la Alta Dirección de la ANI.⁸

5.3.2 Emisión de conceptos erróneos y deficiencias en el relacionamiento con las comunidades y entidades

En el proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte (GCSP) se tiene el riesgo con código GCSP-05: *“Pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto”*.

Se considera que el riesgo cobra relevancia, por una parte, al haber evidenciado que las problemáticas que han impedido la ejecución esperada del proyecto se fundamentan en aspectos de carácter social. A manera de ejemplo, se cita el inconformismo de Vigías del Patrimonio Pro Sierra con relación al programa de arqueología preventiva implementado por el Concesionario, a través de los oficios con radicado ANI No. 20254090168212 del 11 de febrero de 2025 y 20254090300482 del 10 de marzo de 2025. La primera solicitud mencionada tuvo la atención correspondiente por parte de la Entidad, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20256030058171 del 19 de febrero de 2025; sin embargo, esta respuesta no tuvo buen recibimiento por parte de Vigías del Patrimonio Pro Sierra, generando así la segunda solicitud citada, cuya atención, según se evidenció en la entrevista de auditoría, se tramita al interior del proyecto, con la participación de la Interventoría, el Concesionario y la ANI.

En cuanto a relacionamiento con entidades, se evidenció que no ha habido una articulación adecuada con la Gobernación del Cesar y la Alcaldía de Valledupar para conectar adecuadamente esta ciudad con el proyecto, lo que generó una invasión al derecho de vía en el sector del hito 33B (PR114+000 de la Ruta 8003 – Tramo 8) (Ver sección 5.1.2.5).

5.3.3 Aprobación de la actualización de pólizas

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

A su vez, hace parte del proceso de GCSP el procedimiento “Aprobación y administración de pólizas y demás garantías”(GCSP-P-012), que establece las actividades al interior de la ANI para lograr la aprobación de las pólizas, incluyendo sus modificatorios.

En la auditoría se verificó la gestión de la ANI respecto a la actualización de las pólizas derivada de los otrosíes No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010 y No. 1 al contrato de interventoría VEJ-633 de 2022. Se evidenció que con corte a marzo de 2025 no se tiene la aprobación de la ANI y un incumplimiento al procedimiento interno GCSP-P-012, por ejemplo, en lo referente a los plazos con los que cuentan las áreas para emitir su concepto de aprobación.

Conforme a lo establecido en la actividad No. 6 del procedimiento GCSP-P-012 se debe: “Emitir concepto jurídico, financiero y técnico (en los casos que se requiera), en un término de 10 días hábiles para contratos que requieran aprobación de póliza. Para trámites de permisos sería un término máximo de 20 días hábiles.”, lo que no se está cumpliendo para las modificaciones contractuales mencionadas, según se precisa enseguida:

Tabla 7. Flujo aprobación pólizas otrosíes No. 16 del contrato No. 07 de 2010 y No. VEJ-633-2022.

Cto.	Otrosí	Remisión pólizas concesionario - interventoría	Concepto interventoría	Solicitud conceptos internos	Concepto jurídico	Concepto Financiero
No. 07-2010	No. 16 del 23-12-24	2025409010143 2 del 27-01-2025	2025409021095 2 del 19-02-2025	20255020037413 del 26-02-2025	No se evidenció	No se evidenció
No. VEJ-633-2022	No. 1 del 17-12-24	2025409001701 2 del 09-01-25	N.A	20253110006653 del 14-01-2025	2025101002868 3 del 11-02-2025	No se evidenció

Fuente: Elaboración propia a partir de documentación remitida mediante memorando ANI No. 20255020040843 del 4 de marzo de 2025.

Según se detalla en la sección 5.4, la Contraloría General de la República ha establecido un hallazgo relacionado con el proyecto Ruta del Sol 3 relacionado con inoportunidad en la aprobación de pólizas, asimismo, el incumplimiento al procedimiento interno evidenciado en la presente auditoría da lugar a la formulación de un hallazgo en la sección 6.2.

5.4 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República y el Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)³⁷, se revisó la efectividad de los planes de mejoramiento de los hallazgos 933-2, 988-57, 1215-27, 1329-27, 1331-29 y 1552-1, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

³⁷ Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace: https://www.an.gov.co/sites/default/files/sig/evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v2.pdf

Tabla 8. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 933-2.

Hallazgo	933-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 2. Recursos de proyectos viales Ruta del Sol 1, 2, 3 y transversal de las Américas en patrimonio autónomos. (A y D) La Agencia Nacional de Infraestructura a 31/12/2014 trasladó para el desarrollo de los contratos de Concesión Vial 001, 002, 007 y 008 de 2010 (Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 2, Ruta del Sol 3 y transversal de las Américas) \$5,070,027.3 millones y por concepto de recaudo de peajes \$953,782.3 millones. Sin embargo, a 31/12/2014, se encontraban en Patrimonio Autónomo \$3,626,983 millones, equivalente al 71.53% respecto al total trasladado; recursos que refleja que los proyectos viales a desarrollar a través de los citados contratos de concesión no se han desarrollado de conformidad con lo inicialmente pactado y por tanto, los recursos no se han empleado para los fines destinados, generando riesgo en el cumplimiento del objetivo trazado como es la mejora de la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos determinado en los respectivos Conpes 3571 y 3612 de 2009.		
Plan de Mejoramiento	Unidades de refuerzo Ruta de Sol Sector 1 1. Acta de terminación preliminar de la fase de construcción. 2. Alcance informe de cierre Ruta del Sol Sector 2 1. Fallo Tribunal de Arbitramento - Laudo 2. Alcance Informe de Cierre Ruta del Sol Sector 3 1. Informe conjunto entre las Vicepresidencias Jurídica y Ejecutiva Transversal de las Américas 1. Acta de Terminación de la Fase de Construcción del Contrato No. 008 de 2010 2. Acta de Recibo Final del Contrato de Concesión No. 008 de 2010 3. Informe Final de Interventoría y alcance radicado 4. Acta de Liquidación Contrato N.º 008 de 2010. Correctivo Ruta del Sol Sector 2 1. Informe de antecedentes de contenido técnico, jurídico y financiero. 2. Otrosi No 7 con estudios previos 3. Otrosi No. 9 con estudios previos 4. Acuerdos conciliatorios que dieron origen a Otrosi No. 9 Transversal de las Américas 1. Concepto Técnico - Jurídico - Financiero en el que se explique las condiciones del Contrato de Concesión N°008 de 2010. 2. Otrosíes al contrato de concesión 3. Certificación de fiducia que dé cuenta de los movimientos realizados para el pago de hitos". Ruta del Sol Sector 1 1) Otrosí No. 5 y 8. 2) Informe Integral (se explica el alcance del Otrosi 5 y 8 a la luz del Hallazgo)		

Hallazgo	933-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	3) Modelo Estructuración Ruta del Sol 4) Informe GZ, Informe final SCI Ruta del Sol Sector 3 1) Informe de supervisión con antecedentes jurídicos, técnicos y financieros 2) Otrosi No. 4 y 7 Preventivo 1. Manual de Interventoría y Supervisión 2. Procedimiento de Supervisión 3. Contrato estándar 4G Informe de cierre 1. Informe de cierre por cada proyecto		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: '(...) a 31/12/2024, se encontraban en Patrimonio Autónomo \$3.626.983 millones, equivalente al 71.53% respecto al total trasladado; recursos que refleja que los proyectos viales a desarrollar a través de los citados contratos de concesión no se han desarrollado de conformidad con lo inicialmente pactado y por tanto, los recursos no se han empleado los recursos asignados para los fines destinados, generando riesgo en el cumplimiento del objetivo trazado como es la mejora de la infraestructura vial'		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa y del fundamento normativo.
Análisis de efectividad: Se presenta un análisis por proyecto: Ruta del Sol 1: El contrato de concesión No. 002 de 2010 se liquidó a través de acta del 13 de febrero de 2024. Ruta del Sol 2: El contrato de concesión No. 001 de 2010 terminó anticipadamente mediante Acta de Acuerdo de Terminación y Liquidación, suscrita el 22 de febrero de 2017. Ruta del Sol 3: Con ocasión del concepto de no efectividad del plan de mejoramiento dado por la Oficina de Control Interno a través del informe de auditoría con radicado ANI No. 20211020092183 del 29 de junio de 2021, la Vicepresidencia Ejecutiva presentó a la Oficina de Control Interno un informe en el que se detalla que para el proyecto: 1. Los recursos obtenidos del recaudo de peajes y de aportes estatales se administran a través de un patrimonio autónomo, a través del que se garantiza que el traslado al Concesionario sea proporcional al avance real de obra en fracciones de vía denominadas hitos. 2. Los aportes estatales designados para el proyecto corresponden a ingresos del flujo de caja previstos para la concesión, conforme a los avances en la ejecución de la obra, asegurando así la liquidez del proyecto. 3. Han ocurrido externalidades que han dado lugar a modificar los hitos del proyecto, con el fin de dar continuidad a la ejecución de obras y asegurar la liquidez del proyecto, lo que se ha materializado a través de modificaciones contractuales con las que "(...) se ha buscado la reactivación del proyecto para			

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Hallazgo	933-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<i>culminar las obras, para así mejorar la calidad de vida de los colombianos, garantizando que los recursos se sigan utilizando para el fin destinado inicialmente”.</i> Asimismo, en la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto, llevada a cabo entre marzo y abril de 2025, se evidenció que: 1. El patrimonio autónomo cuenta con controles por parte de la Interventoría, la ANI y la Fiduciaria. 2. La ANI ejecuta acciones para lograr cumplir con sus obligaciones de aportes estatales y evitar el reconocimiento de intereses al respecto. 3. La Interventoría verifica las actividades por área para dar cumplimiento a los plazos de las intervenciones establecidas en el plan de obras, según lo reglado en la sección 8.08 del contrato de concesión No. 007 de 2010 (Verificación de hitos). Este control se refleja principalmente en los informes de verificación de hitos que entrega la Interventoría a la ANI; informes que condicionan la suscripción del acta de terminación de un hito y por ende el reconocimiento económico al Concesionario correspondiente. Radicados ANI de ejemplos de informes de verificación: 20244090397992 del 04-04-2024, 20244090381192 del 01-04-2024, 20234091273972 del 7-11-2023 y 20234091307962 del 15-11-2023. 4. Con corte a 31 de enero de 2025 el balance del plan de obras es de 66.48% programado vs. 66.66% ejecutado, es decir que se tiene una desviación negativa menor al 0.5%. Transversal de Las Américas: El contrato de concesión No. 008 de 2010 se liquidó a través de acta del 9 de marzo de 2022. Conclusión: Se establece la efectividad del plan de mejoramiento en lo correspondiente a la incidencia administrativa del hallazgo.			

Tabla 9. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 988-57.

Hallazgo	988-57	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	Hallazgo 57. Garantías Ruta del Sol I y III. (A y D) De las 30 pólizas suministradas, no se evidenció la aprobación del 66% de estas. Adicionalmente, no se evidenciaron las pólizas que garanticen el Otrosí 07 del Contrato, ni las pólizas vigentes de responsabilidad civil extracontractual de todo riesgo de construcción y todo riesgo de maquinaria y equipo. Ruta del Sol III: No se remitieron las todas las aprobaciones de las pólizas respectivas y tampoco se observaron las pólizas actualizadas del contrato como: responsabilidad civil, riesgo daño material, póliza todo riesgo maquinaria y equipos.		
Plan de Mejoramiento	1) Informe jurídico financiero sobre el estado de aprobación y vigencia de las pólizas Ruta del Sol 1 2) Informe jurídico financiero sobre el estado de aprobación y vigencia de las pólizas Ruta del Sol 3 3) Instructivo de Project sobre el registro y control de pólizas 4) Registro y control de las pólizas en Project 5) Manual de Supervisión e Interventoría 6) Informe de cierre Unidades de medida de refuerzo Ruta del Sol Sector 1 1. Oficios de aprobación de póliza 2. Solicitud de Inicio de Proceso Sancionatorio (Si aplica) 3. Alcance Informe de cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: <i>"Deficiencias en el control que debe tener la entidad sobre las pólizas, documentos esenciales ya que son los mecanismos de cobertura del riesgo del contrato"</i>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa.	Criterio de efectividad	Permanencia de la causa
Análisis de efectividad: Se presenta un análisis por proyecto: Ruta del Sol 1: Adicional al cumplimiento de las unidades de medida asociadas al proyecto, se evidenció que el contrato de concesión No. 002 de 2010 se liquidó a través de acta del 13 de febrero de 2024. Ruta del Sol 3: A marzo de 2025 no se evidenció que la actualización de las pólizas derivada de los otrosíes No. 16 al contrato de concesión No. 007 de 2010 y No. 1 al contrato de interventoría VEJ-633 de 2022 contaran con la aprobación de la ANI, lo que ha traído consigo incumplimientos al procedimiento <i>"Aprobación y administración de pólizas y demás garantías"</i> (GCSP-P-012). Se establece concepto de no efectividad en lo correspondiente a Ruta del Sol 3.			

Tabla 10. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1215-27.

Hallazgo	1215-27	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 27. Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria. Modificación de las condiciones de pago de Hitos del Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3. En el Contrato de concesión 007 de 2010, se pactó que los dineros de la cuenta de aportes ANI se irían trasladando a la Cuenta de Aportes Concesionario, una vez se fuera ejecutando el 100% de cada Hito, entendiéndose como Hito, de acuerdo con la sección 13,04 literal d), la construcción o mejoramiento y rehabilitación de al menos diez (10) kilómetros de vía continuos, incluyendo, pero sin limitarse a puentes y viaductos. - En el Otrosí 1 de 30/09/2013, se modificó la citada sección 13.04 literal d) en el entendido que el pago de los Hitos se efectuará al sumar una longitud total del 10 o más kilómetros continuos y discontinuos completos. - En el Otrosí 3 de enero de 2015 se modifica la sección 13.04 literal d), en el sentido que se podrá realizar actividades de construcción de la Calzada nueva o mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente, en Hitos de longitud inferior a 10 kilómetros por calzada, de acuerdo con la subdivisión de Hitos prevista en el citado Otrosí. - El Otrosí 7 de 30/03/2016, adiciona al Literal c) de la Sección 13.04, tres párrafos relacionados con el derecho que tendrá el Concesionario a que se traslade de la Cuenta Aportes INCO a la Subcuenta de Ejecución de Obras que se creará para este fin, un pago parcial del 80% del valor para cada Hito, una vez la interventoría del proyecto certifique un avance igual o superior al 95% en la ejecución del mismo; y una vez suscrita el Acta de Terminación del Hito respectivo, tendrá derecho a que se efectúe el traslado del 20% restante. - El otrosí 9 del 28/04/2017, modifica el literal c) de la sección 13.04, en el sentido que el concesionario a que se traslade de la cuenta Aportes INCO a la subcuenta de ejecución de obras un pago parcial del 45% del valor de cada hito, una vez la interventoría del proyecto certifique un avance igual o superior al 60% en longitud de segunda capa de asfalto de hito respectivo.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA - Concepto Jurídico de Asesor Externo que aborde la viabilidad de incluir condiciones dentro de los documentos contractuales de la ANI. - Propuesta normativa que regule los eventuales vacíos existentes en materia de APP`s los cuales podrían incluir aspectos tales como los relacionados en este hallazgo. INFORME DE CIERRE - Informe de cierre. Unidades de medida de refuerzo - Informe Integral - Informe de cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: <i>"La Entidad ha venido cambiando las condiciones económicas, financieras y técnicas estipuladas tanto en el Pliego de Condiciones como en el Contrato Inicial, beneficiando sistemáticamente al concesionario, yendo en contravía de los intereses del Estado al realizar pagos de manera diferente a como se encontraba planteado inicialmente, facilitándole al privado su responsabilidad de financiar la construcción y rehabilitación del proyecto"</i>.		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Criterio de efectividad	No hay repetición.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Hallazgo	1215-27	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad: Con ocasión del concepto de no efectividad al plan de mejoramiento, dado por la Oficina de Control Interno a través del informe con radicado ANI No. 20211020092183 del 29 de junio de 2021, se reforzó el plan de mejoramiento con un informe integral (radicado ANI No. 20235000102013 del 12 de julio de 2023) que demuestra que las modificaciones contractuales a través de las que se ha redefinido el esquema de los hitos, así como los pagos asociados, <i>“(…) no dista del inicialmente pactado, pues se mantiene el principio de kilómetros pavimentados en funcionalidad, se cumplen las especificaciones inicialmente pactadas para el recibo”</i>. Asimismo, a través del informe de refuerzo se demuestra que con el propósito de no generar un beneficio económico al Concesionario derivado del traslado parcial de recursos, con las modificaciones contractuales se han implementado esquemas que permiten obtener compensaciones económicas a la ANI, tales como <i>“(…) una compensación económica, medida desde la fecha en que se realiza el primer traslado parcial hasta la finalización y cobro de la totalidad el Hito”</i> (Diferencia D – Otrosí No. 7), medidas conminatorias a través de descuentos por la no puesta en operación de hitos (Otrosí No. 10). Por otro lado, la figura de pago por hitos desapareció en los proyectos a cargo de la ANI con el programa de 4G, donde los pagos se asocian a la disponibilidad y servicio de unidades funcionales. Finalmente, revisadas las bases de datos de los Planes de Mejoramiento Institucional y por Procesos, no se evidenciaron hallazgos vigentes que hayan sido establecidos con posterioridad a la auditoría de cumplimiento de la Contraloría General de la República correspondiente a la vigencia 2016.			

Tabla 11. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1329-27.

Hallazgo	1329-27	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 27. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estudios y Diseños para la construcción del segundo puente sobre el río Magdalena Plato - Zambrano. El 21 de julio de 2015 se suscribió el Otrosí No. 5 al contrato de concesión No. 007 de 2010, en este se incorporó la elaboración de los estudios y diseños Fase III del segundo puente en Plato - Zambrano por un valor de \$5.788,24 millones de 2014. Estos estudios y diseños se concentran en los entregables mencionados en el otrosí No. 05 cláusula cuarta106, además, en las cláusulas quinta y sexta se mencionan las características para la estructuración jurídica y financiera respectivamente, lo anterior para un total de 15 entregables, que estaban previstos para ser entregados en los siguientes tiempos: Estaba previsto que dichos entregables fueran entregados el 22 de agosto de 2017, pero a de abril de 2019, no han sido subsanadas las objeciones dadas por la interventoría, generando el presunto incumplimiento del Otrosí No. 5 de 2015 por parte del concesionario, además es importante resaltar, que al 26 de abril de 2017 ya se había reconocido por parte de la ANI la suma de \$5.209,46 millones de 2014.		
	Plan de Mejoramiento UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1) Informe Integral de Seguimiento		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Hallazgo	1329-27	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	2) Procedimiento Administrativo Sancionatorio 3) Decisión de Amigable Componentor frente a la controversia referente a los Estudios y Diseños del puente INFORME DE CIERRE 4) Informe de Cierre Unidades de medida de refuerzo 1. Alcance informe integral de seguimiento 2. Alcance informe de cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: <i>"Se evidencia que el inicio de la construcción del segundo puente de Plato - Zambrano se previó para principios de la vigencia 2018, hecho que a la fecha no se ha dado, por lo cual se ha retrasado la operación y conectividad de este corredor vial."</i>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa.	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad: Según el PMI la CGR describió la causa del hallazgo así: <i>"Se evidencia que el inicio de la construcción del segundo puente de Plato - Zambrano se previó para principios de la vigencia 2018, hecho que a la fecha no se ha dado, por lo cual se ha retrasado la operación y conectividad de este corredor vial."</i> El plan de mejoramiento demuestra que el otrosí No. 5 se suscribió con el propósito de adicionar al contrato de concesión No. 007 de 2010 la elaboración de los estudios y diseños del segundo puente sobre el río Magdalena, entre los municipios de Plato y Zambrano, incluyendo los tramos viales de aproximación, y no la construcción de este. Según dicho otrosí el Concesionario contaba con 18 meses contados desde el 21 de julio de 2015 para llevar a cabo dichos estudios y diseños. El recibo a satisfacción de los estudios y diseños trajo consigo una controversia dirimida por un panel de amigable composición en enero de 2020 y al inicio, en 2017, de un procedimiento administrativo sancionatorio, que se declaró terminado mediante Resolución No. 20217070014225 del 1 de septiembre de 2021, pues mediante oficio No. 2021409081139-2 del 22 de julio de 2021 la interventoría Consorcio El Sol, vigente en ese momento del tiempo, dio la no objeción a los estudios y diseños producto del hallazgo, según se detalla en los informes que demuestran el cumplimiento de las unidades de medida de refuerzo del plan de mejoramiento. A manera de complemento, los informes que demuestran el cumplimiento de las unidades de medida de refuerzo evidencian que con ocasión del Decreto No. 050 de 2023 no se cuenta con recursos suficientes que permitan viabilizar la construcción del segundo sobre el río Magdalena, y que el objeto del otrosí No. 5 corresponde únicamente a sus estudios y diseños de, así:			

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Hallazgo	1329-27	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<i>“Por tal motivo, una vez finalizados los estudios y diseños, la Agencia ha realizado la gestión con el fin de buscar los recursos para su ejecución, sin embargo, el 15 de enero de 2023 mediante Decreto 050, se establece puntualmente que no se aumentarán los precios de peajes a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); con esta decisión del Gobierno Nacional se genera una nueva situación que limita e incide directamente en la consecución de recursos.</i> <i>En ese sentido, es necesario aclarar que el otrosí No. 5 del Contrato de Concesión No. 007 de 2010, su objeto es únicamente realizar los estudios y diseños incluyendo la obtención de la Licencia Ambiental, adicionalmente a la fecha a la fecha se culminó a satisfacción con el objeto.”</i> Lo anterior concuerda con lo establecido en la cláusula segunda del otrosí No. 5: <i>“CLÁUSULA SEGUNDA. Adicionar el Contrato de Concesión para que EL CONCESIONARIO elabore los Estudios y Diseños Fase III del segundo Puente en Plato-Zambrano sobre el río Magdalena, incluido los tramos de aproximación (...)</i> <i>Las obras de construcción derivadas de los estudios y diseños descritos en el inciso anterior de la presente cláusula se efectuarán, siempre que de la estructuración financiera, jurídica y técnica del Proyecto, LA AGENCIA concluya en forma expresa y definitiva que el Proyecto es viable.”</i> Debido a que los estudios y diseños del segundo puente sobre el río Magdalena cuentan con no objeción, se establece la efectividad del plan de mejoramiento, en lo correspondiente a la incidencia administrativa del hallazgo. Se reitera que no hace parte del alcance del contrato de concesión No. 007 de 2010 la construcción del puente.			

Tabla 12. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1331-29

Hallazgo	1331-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 29. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Planeación y necesidad del paso a desnivel de la línea férrea de transporte de carbón de Prodeco. Se evidencia una diferencia de cálculos por valor de \$972.000 de 2015 y en atención al oficio de radicado ANI 2019-300-0181541 se menciona que "el Concesionario mediante correo electrónico del 2 de febrero de 2016, remite el presupuesto y cantidades de obra necesario para la ejecución del denominado puente "Prodeco" (adjunto)", sin embargo, ni en la respuesta ni en los anexos se evidenciaron dichos soportes.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1) Informe Integral de Seguimiento. 2) Estudios y diseños Puente Prodeco. 3) Informe de Interventoría y Concesionario. 4) Acta de terminación Puente Prodeco. INFORME DE CIERRE 5) Informe de Cierre		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Hallazgo	1331-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "... la adición de que trata el Otrosí No. 7 del 30 de marzo de 2016 se realizó sin las cantidades de obra y presupuesto definitivos."		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa.	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad: A través del plan de mejoramiento la Vicepresidencia Ejecutiva demuestra que el otrosí No. 7 al contrato de concesión No. 007 de 2010 se llevaron a cabo "(...) todos los análisis, revisiones previas, presupuestos y estudios y diseños", lo que se detalla en el informe que acredita la unidad de medida No. 1 y acta la causa señalada por el Ente de Control, disponible para consulta con el radicado ANI No. 20235000101993 del 12 de julio de 2023. Asimismo, a través del informe de cierre del plan de mejoramiento (Memorando ANI No. 20235000109203 del 24 de julio de 2023) la Vicepresidencia Ejecutiva "(...) ratifica que para llevar a cabo la modificación contractual correspondiente a la ejecución de la intersección a desnivel ubicada a la altura del PR 34+830 de la Ruta 4516 PRODECO), se surtieron todos los procedimientos y revisiones rigurosas por parte de la interventoría, previo a la suscripción del Otrosí No. 7 al Contrato de Concesión" Adicionalmente, a través del plan de mejoramiento se demuestra la finalización del puente "Prodeco", producto del hallazgo. A través de los documentos que soportan el cumplimiento de la unidad de medida No. 4 la interventoría Consorcio El Sol certificó que "De acuerdo con el plan de obras aprobado en el Otrosí No. 10, esta estructura estaba prevista para ejecutar entre el 25 de junio de 2020 y el 01 de diciembre de 2020, con una duración total de 130 días. Transcurrido el 100% del tiempo programado se ha ejecutado el 100% del avance. Se inicia el 24 de septiembre de 2.020 y se concluye con la construcción de las losas de aproximación el 3 de marzo de 2.021." Los soportes del presupuesto y diseños asociados al puente finalizado "Prodeco", realizados previo a la suscripción del otrosí No. 7 al contrato de concesión No. 007 de 2010 demuestran la desaparición de la causa del hallazgo; por lo tanto, se establece la efectividad en lo correspondiente a la incidencia administrativa de este.			

Tabla 13. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1552-1.

Hallazgo	1552-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 1. Manejo Ambiental de Jagüeyes - Licencia Ambiental Resolución 1061 de 2015 Proyecto Ruta del Sol III Administrativa (A) con presunta incidencia disciplinaria (D). En visita de inspección realizada a la Variante Aguas Blancas en 24 de enero de 2024 y verificado el predio, se evidenció que no hay mantenimiento, conservación o reubicación del Jagüey, adquirido por la ANI, lo cual era una obligación expresa del Licenciamiento Ambiental Resolución 1061 de 2015 expedida por la ANLA.		
Plan de Mejoramiento	ACCIONES CORRECTIVAS: 1. Respuesta al requerimiento de ajuste a la Ficha PM-A-03 ajustada con el inventario actualizado de los jagüeyes identificados en desarrollo del proyecto.		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Hallazgo	1552-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	ACCIONES PREVENTIVAS: 2. Informe de la Interventoría que reporte el cumplimiento en el desarrollo de las actividades de mantenimiento y manejo en el área del jagüey localizada dentro del área del proyecto, con la periodicidad acordada entre el Concesionario y la Interventoría. 3. Informe de la Interventoría que reporte el cumplimiento en el desarrollo de las actividades de mantenimiento y limpieza de las obras hidráulicas adyacentes al jagüey, con la periodicidad acordada entre el Concesionario y la Interventoría. INFORME DE CIERRE: 4. Informe de cierre que reporte el resultado obtenido en cada meta, a la par con el logro de los respectivos objetivos de las metas propuestas.		
Causa del hallazgo	Según el PMI, la causa del hallazgo es: “<i>Por inobservancia del manejo de los jagueyes identificados en el proyecto como lo establece la Licencia Ambiental Resolución 1061 de 2015 expedida por la ANLA, toda vez que no se evidenciaron actividades tendientes a conservar y/o reubicar el Jagüey intervenido, por causa de deficiencias en el cumplimiento oportuno de las obligaciones contractuales su licenciamiento ambiental y el apéndice ambiental a cargo del concesionario, aunado a debilidades en el seguimiento y control por parte de la Interventoría contratada y de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI en su deber funcional de seguimiento, control y verificación del cumplimiento y logro de los fines de la contratación estatal.</i>”		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa.	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa
Análisis de efectividad: La causa del hallazgo se relaciona con una inadecuada gestión frente al manejo del jaguey identificado por la Contraloría General de la República al visitar la Variante Aguas Blancas. Se evidenció que la acción correctiva del plan de mejoramiento se sustenta en un análisis de los jagueyes localizados en el derecho de vía del proyecto, así como del cumplimiento de sus obligaciones respecto al manejo del recurso hídrico en el marco de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución No. 1061 de 2015 (Ver radicado ANI No. 20244090638162 del 28 de mayo de 2024). Las unidades de medida preventivas se orientan a demostrar acciones ejecutadas por el Concesionario respecto al mantenimiento y manejo en el área de jaguey, incluidas las obras hidráulicas adyacentes (Ver memorandos con radicados ANI No. 20244090956032 del 05 de agosto de 2024, 20244091209382 del 27 de septiembre de 2024 y 120244091434112 del 18 de noviembre de 2024). En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno entre marzo y abril de 2025 la Interventoría reportó las acciones implementadas en el proyecto para evitar la repetición de hallazgos similares, sintetizadas en el oficio con radicado ANI No. 20254090317522 del 12 de marzo de 2025. Asimismo, se visitó la zona producto del hallazgo, sin flujo de agua producto de escorrentía debido a la temporada seca. Con fundamento en el análisis presentado, y que las acciones preventivas y correctivas permitieron superar lo observado por la Contraloría General de la República se establece la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.			

Hallazgo	1552-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Registro fotográfico			
			

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 21 de abril de 2025 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 4 de abril de 2025, se socializó el informe preliminar de auditoría; dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones, al igual que los hallazgos y recomendaciones resultantes tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de “*Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la fase de construcción del proyecto*”, se concluye:
 - a. Se evidenció que las problemáticas de índole social y de orden público han afectado la ejecución esperada de la fase de construcción, trayendo consigo el múltiple reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) al Concesionario y la ampliación de la fase de construcción del proyecto. Las actas de reconocimiento de EER y las modificaciones contractuales con las que se ha ampliado la fase de construcción del proyecto han tenido los controles correspondientes por parte de la Interventoría y de la ANI.
 - b. Se evidenció que, adicional a las problemáticas de índole social y de orden público, la escasez de fuentes materiales y el déficit de aportes de vigencias futuras son problemáticas vigentes que podrían traer efectos negativos en la ejecución del proyecto, frente a lo cual la ANI ha venido adelantando la gestión interinstitucional correspondiente y, particularmente para el caso de las vigencias futuras, ha logrado la condonación de los intereses por parte del Concesionario.
 - c. Se evidenció que la Interventoría verifica las actividades ejecutadas por el Concesionario para dar cumplimiento a los plazos de las intervenciones establecidas en el plan de obras

del proyecto. En caso de que se identifiquen incumplimientos a los plazos definidos en el plan de obras, la Interventoría aplica los esquemas de apremio definidos en el capítulo XI del contrato de concesión No. 007 de 2010.

- d. Se evidenció que la terminación de hitos cuenta con los informes de verificación realizados por la Interventoría y con las correspondientes actas suscritas entre el Concesionario, la Interventoría y la ANI.
 - e. Se evidenció seguimiento y control a las obligaciones del Concesionario en materia de operación y mantenimiento durante la fase de construcción.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales”*, se concluye:
- a. Se evidenció se han reconocido al Concesionario sobrecostos para la adquisición de predios con cargo al fondo de contingencias del proyecto.
 - b. Se evidenció que los efectos del Decreto No. 050 de 2023 (déficit tarifario) han dado lugar a compensaciones económicas con recursos del patrimonio autónomo del proyecto.
 - c. Se evidenció que los reconocimientos económicos al Concesionario con ocasión de sobrecostos para la adquisición de predios y de los efectos del Decreto No. 050 de 2023 han tenido los controles correspondientes por parte de la Interventoría y de la ANI.
 - d. Se evidenció que la solicitud de pago de contingencia predial reconocida al Concesionario a través de la Resolución No. 20255020000905 del 2 de febrero de 2025 no se pagó *“(…) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la presentación de la cuenta de cobro respectiva”*, lo que puede dar lugar a que se causen intereses de mora, acorde a lo establecido en la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, generando así un riesgo fiscal para la Entidad. Se aclara que no se evidenció que se hayan reconocido intereses moratorios ni que el Concesionario haya hecho una reclamación al respecto.
 - e. Se evidenció que el fondo de contingencias vigente para el proyecto contempla recursos para mitigar sobrecostos en materia predial y la materialización de costos ociosos y que las compensaciones económicas al Concesionario generadas por la materialización de otras situaciones se han reconocido a través de otras fuentes, tales como subcuentas del patrimonio autónomo y Títulos de Deuda Pública Interna de la Nación (TES).
 - f. Se evidenció que una eventual escasez de recursos para compensar al Concesionario podría generar alertas del riesgo institucional SEPG-10 (Insuficiencia de mecanismos de compensación de riesgos), lo que cobra relevancia al tener en cuenta las posibles compensaciones económicas por obras de carácter social, cumplimiento de laudos arbitrales y la consulta previa atemporal con la comunidad indígena del pueblo Yukpa, entre otras situaciones.

- g. Se evidenció que una eventual inadecuada gestión frente al inconformismo de la comunidad, así como la invasión al derecho de vía en el sector del hito 33B del tramo 8, ocasionada por la Gobernación del Cesar, son situaciones que podrían generar alertas del riesgo institucional GCSP-05 (Emisión de conceptos erróneos y deficiencias en el relacionamiento con las comunidades y entidades).
 - h. Se evidenció que el estado de aprobación de la actualización de las pólizas del contrato de concesión No. 007 de 2010 y de interventoría No. VEJ-633 puede generar alertas sobre el riesgo institucional GCSP-02 (Inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento a pólizas).
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional relacionados con el contrato de concesión No. 007 de 2010.”*, se concluye:
- a. Se estableció la efectividad de los planes de mejoramiento de los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con los números 933-2, 1215-27, 1329-27, 1331-29, 1552-1.
 - b. No se estableció la efectividad del plan de mejoramiento del hallazgo identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con el número 988-57, lo que da lugar a que se reformule o refuerce el plan de mejoramiento.

6.2 Hallazgos

6.2.1 Para la Interventoría

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

6.2.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión)

- 1. No se evidenció que la actualización de las pólizas del contrato de concesión No. 007 de 2010 y del contrato de interventoría VEJ-633 de 2022 contaran con la aprobación de la ANI, lo que ha traído consigo incumplimientos al procedimiento *“Aprobación y administración de pólizas y demás garantías”* (GCSP-P-012).
- 2. No se evidenció una articulación adecuada entre el Concesionario, la Gobernación del Cesar y la Alcaldía de Valledupar para conectar adecuadamente esta ciudad con el proyecto, acorde a la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2.c del *Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002), ocasionando una invasión al derecho de vía en el sector del hito 33B (PR1 14+000 de la Ruta 8003 – Tramo 8).
- 3. No se evidenció que la solicitud de pago de contingencia predial establecida a través de la Resolución No. 20255020000905 del 2 de febrero de 2025 se reconociera *“(…) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la presentación de la cuenta de cobro respectiva”*, lo que puede dar lugar a

que se causen intereses de mora, acorde a lo establecido en la sección 7.04 del contrato de concesión No. 007 de 2010, generando así un riesgo fiscal para la Entidad, definido por el Departamento Administrativo de la Función Pública como *“el efecto dañoso sobre los recursos públicos y/o los bienes y/o intereses patrimoniales de naturaleza pública, a causa de un evento potencial”*.

6.3 Recomendaciones

6.3.1 Para la Interventoría

1. Adelantar con oportunidad la gestión requerida contar con un sistema adecuado de acceso remoto a la transmisión en tiempo real de las cámaras instaladas en las estaciones de peaje del proyecto.
2. Llevar a cabo acciones orientadas a la actualización oportuna de las vallas informativas dispuestas en el corredor vial y de las vallas con el esquema tarifario en las estaciones de peaje del proyecto.
3. Analizar la procedencia de aplicación de sanciones y mecanismos para su imposición, actuando según proceda, con ocasión de la invasión al derecho de vía materializada en el acceso a la ciudad de Valledupar (Hito 33B, PR114+000 de la Ruta 8003 – Tramo 8).
4. Llevar a cabo acciones orientadas al fortalecimiento de la señalización temporal en proximidades a la Variante de Aguas Blancas con el fin de evitar accidentes en el sector afectado por la comunidad en 2022.

6.3.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión)

1. Llevar a cabo la gestión interinstitucional con la Gobernación del Cesar y la Alcaldía de Valledupar para superar la problemática originada por la invasión al derecho de vía en el acceso a la ciudad de Valledupar y evitar la repetición de situaciones similares.
2. En el marco de la gestión a adelantar con la comunidad de la etnia Yukpa, producto de una consulta previa atemporal reconocida mediante Resolución ST-0020 del 18 de enero de 2023 de la Subdirección Técnica de Consulta Previa del Ministerio del Interior, cuyos costos deberán ser reconocidos al Concesionario, se recomienda llevar a cabo la gestión interinstitucional con la entidad competente para dinamizar la futura reubicación de la comunidad étnica.
3. Gestionar con oportunidad el reconocimiento de contingencias por sobrecostos prediales para evitar la posibilidad de causación y de reconocimiento de intereses de mora.
4. Atender con oportunidad y completitud los requerimientos de la comunidad a la ANI para evitar reiteraciones, desgaste administrativo y la eventual materialización del riesgo institucional (GCSP-05 (Emisión de conceptos erróneos y deficiencias en el relacionamiento con las comunidades y entidades).
5. Fortalecer la gestión al interior de la ANI frente a la aprobación de la actualización de pólizas del contrato de concesión y de interventoría, lo que ha dado lugar a hallazgos por parte de la Contraloría General de la República y de la Oficina de Control Interno, generando así alertas del riesgo GCSP-02 (Inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento a pólizas).

6. Si bien el procedimiento GCSP-P-023 no establece un plazo para la emisión de los informes mensuales de seguimiento, se recomienda generar con oportunidad estos documentos.
7. Culminar las acciones necesarias en conjunto con el GIT de Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones para que la plataforma Aniscopio presente información actualizada del proyecto.
8. Analizar e implementar el procedimiento *“Atención a Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) o Fuerza Mayor (FM)”* (GCSP-P-040) creado y adoptado en el sistema integrado de gestión en julio de 2024, teniendo en cuenta la alta frecuencia de solicitudes de este tipo en el proyecto.
9. Reformular o reforzar con oportunidad el plan de mejoramiento con concepto de no efectividad y correspondiente al hallazgo No. 988-57 en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI).

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Judith Alejandra Vargas López
Jefe de la Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 007 de 2010, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

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

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

- Mapa de riesgos institucional.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

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

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

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 007 DE 2010	HITO	FECHA
	Suscripción contrato	04 de agosto de 2010
	Suscripción acta de inicio	31 de mayo de 2011
	Inicio fase de construcción	17 de agosto de 2012
	Inicio previsto etapa operación y mantenimiento	31 de diciembre de 2027
	Terminación contrato	31 de mayo de 2036

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) con corte a 31 de enero de 2025.

CONCESIONARIA YUMA S.A	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	Webuild SPA	40.00%
	Infracon S.A	28.70%
	Fondo de Capital Privado Ruta del Sol	17.00%
	Impregilo Internacional Infraestructures N.V	8.33%
	Conalvías Construcciones S.A.S	5.97%
	TOTAL	100.00%

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) con corte a 31 de enero de 2025.

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No. 1	Se modificó la programación de las obras de que trata el numeral 3.4 del Apéndice Técnico Sector 3 – Parta A, entre otras.	30/09/2013
Modificación unilateral	Se reprogramaron vigencias futuras.	13/01/2014
Otrosí No. 2	Se modificaron aspectos asociados a los indicadores de operación con los que debe cumplir el Concesionario.	21/11/2014
Otrosí No. 3	Se realizó la subdivisión y redefinición de los hitos del programa de obra.	21/01/2015
Otrosí No. 4	Se presentó la nueva programación de obra, extendiendo el plazo de la fase de construcción hasta el 31 de mayo del 2019.	17/04/2015
Otrosí No. 5	Se incluye dentro del alcance del contrato de concesión los estudios y diseños del 2 puente Río Magdalena en Plato.	21/07/2015
Otrosí No. 6	Se incluye el traslado del 80% de valor de un hito al 95% de avance de la carpeta asfáltica, previa autorización de la Interventoría.	13/11/2015

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No. 7	Se incluye el traslado del 80% de valor de un hito al 95% de avance de la carpeta asfáltica, previa autorización de la Interventoría, la reprogramación de obras extendiendo el plazo de la fase de construcción hasta el 31 de diciembre del 2019, la inclusión de obra adicional para el Puente Prodeco, aclaración de las áreas de servicios y la definición en tribunal de Arbitramento de la controversia de la construcción de variantes en el proyecto.	30/03/2016
Otrosí No. 8	Se ejecutaron acuerdos respecto a la redistribución y redefinición de hitos, programación de obra, mecanismo de amigable composición, redefinición de vigencias futuras, entrega de bienes a la Policía de Carreteras y plazo para la terminación de los estudios y diseños del II puente de Plato, Magdalena.	28/04/2017
Otrosí No. 9	Se incluye el traslado del 45 o 65% de valor de un hito al 60% y 80% de avance de la carpeta asfáltica respectivamente previa autorización de la Interventoría.	28/04/2017
Otrosí No. 10	Resolver parcialmente un litigio por desequilibrio económico que dio lugar a un Tribunal Arbitral Internacional, para lo que se acuerdan aspectos asociados a i) disponibilidad de un contrato de crédito por COP 400.000 millones, ii) ampliación de la fase de construcción, iii) flexibilización de la forma de pago contra entrega de actividades de construcción, iv) subdivisión y redefinición de hitos del proyecto, v) adquisición predial, viii) convenio con la Policía de Carreteras, ix) fondeos al patrimonio autónomo del proyecto, entre otros aspectos.	20/02/2020
Otrosí No. 11	Ampliar el plazo para que se acredite el cierre financiero previsto en el otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020 hasta el 18 de noviembre de 2020.	22/07/2020
Otrosí No. 12	Ampliar el plazo para que se acredite el cierre financiero previsto en el otrosí No. 10 del 20 de febrero de 2020 por un periodo de 90 días hábiles contados a partir del 26 de enero de 2021.	26/01/2021
Otrosí No. 13	Realizar un acuerdo para asegurar el empalme del proyecto con la concesión Puerta de Hierro – Palmar de Varela – Carreto – Cruz del Viso, contrato de concesión No. 007 de 2015.	08/02/2021
Otrosí No. 14	Modificar la cláusula primera del Otrosí No 13, modificando el cuadro 1 del numeral 1.4 del Apéndice Técnico Parte A, que se refiere a los tramos que componen el sector 3. Incluir dentro del alcance del CONTRATO, 825 metros de la vía existente entre las abscisas del PR86+962 al PR87+787 de la Ruta 4515, con el único fin de mantener y garantizar la conexión y/o empalme, integridad y continuidad del	22/02/2022

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del Documento
	corredor vial de la Ruta No. 4516/4515 y la integralidad de lo que será la construcción de la variante San Roque y garantizar el correcto funcionamiento de la misma.	
Otrosí No. 15	Modificar el Plan de Obras previsto en el Otrosí No.14 de 22 de febrero de 2022, Redefinición de Hitos, Modificar fase de construcción. Modificar el Plan de Obras y la entrega de metas de asfalto en segunda capa, previsto en el Otrosí No.14. Acuerdan que, el nuevo Plan de Obras adoptado mediante el presente Otrosí, modifica el plazo de la Fase de Construcción de la Etapa Preoperativa previsto en el Literal (b) de la Sección 2.04 del CONTRATO, modificado por los otrosíes 4, 7 y 10, en 18 meses sin que con ello se modifique el Plazo Total Estimado del CONTRATO. Acuerdan modificar la Cláusula Quinta del Otrosí No. 10 al CONTRATO, subdividiendo y redefiniendo los Hitos del Proyecto.	22/12/2023
Otrosí No. 16	Modificar el Plan de Obras previsto en el Otrosí No.15 de 22 de diciembre de 2023, Redefinición de Hitos, Modificar fase de construcción. Modificar el Plan de Obras y la entrega de metas de asfalto en segunda capa, previsto en el Otrosí No.15. Acuerdan que, el nuevo Plan de Obras adoptado mediante el presente Otrosí, modifica el plazo de la Fase de Construcción de la Etapa Preoperativa previsto en el Literal (b) de la Sección 2.04 del CONTRATO, modificado por los otrosíes 4, 7, 10 y 15 en 17 meses sin que con ello se modifique el Plazo Total Estimado del CONTRATO. Acuerdan modificar la Cláusula Tercera del Otrosí No. 15 al CONTRATO, subdividiendo y redefiniendo los Hitos del Proyecto.	23/12/2024

Fuente: Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventorías asociadas al proyecto carretero Ruta del Sol 3 correspondiente a la vigencia 2021 (Memorando ANI No. 20211020092183 del 29 de junio de 2021) y presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República realizada en febrero de 2025 en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2024.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión y
de Interventoría del proyecto Ruta del Sol -
Tramo 3



INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. VEJ-633- 2022	Nombre interventoría	Consorcio Concesiones G&A 2022
	Representante legal	Sandra Liliana Perez Medina
	Valor total (M/CTE enero de 2022)	\$36.267.440.633
	Plazo	60 meses
	Adjudicación contrato de interventoría	02/12/2022
	Suscripción acta de inicio	13/01/2023
	Terminación prevista	13/01/2028

Fuente: Otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. VEJ-633-2022.

CONSORCIO CONCESIONES G&A 2022	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	Ardanuy	50.00%
	GOC	50.00%
	TOTAL	100.00%

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) con corte a 31 de enero de 2025.

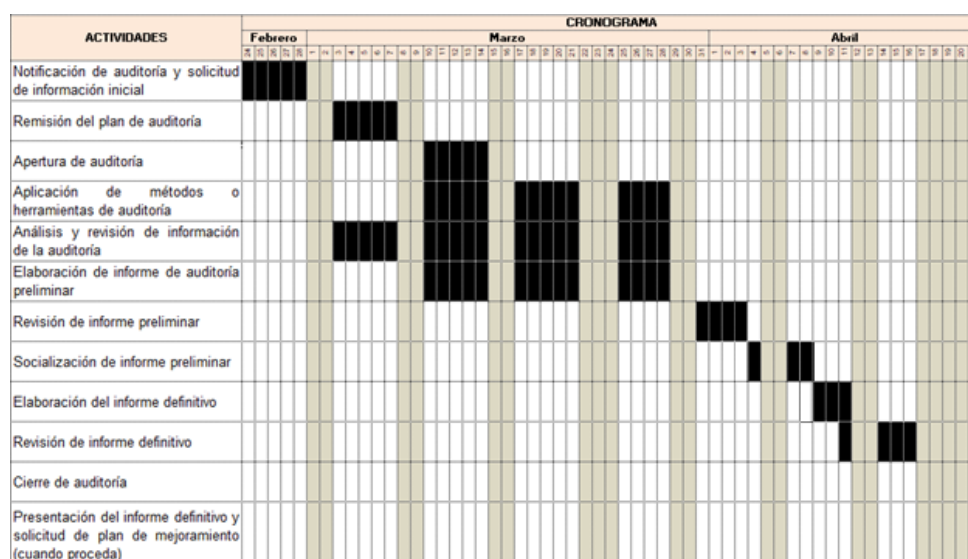
Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No. 1	Las modificaciones a la fase de construcción dieron lugar a la suscripción del otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. VEJ-633 de 2022, reestableciendo los plazos de las etapas del proyecto en las que participará la Interventoría, así como el valor del contrato.	17/12/2024

Fuente: Otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. VEJ-633-2022.

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

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

Plan de auditoría:



Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	04-03-2025	10:30 – 12:00 m
Entrevistas de auditoría	14-03-2025 y 19-03-2025	
Recorrido de verificación al proyecto	17-03-2025 y 18-03-2025	
Socialización de informe de auditoría preliminar	04-04-2025	17:00
Cierre de auditoría	10-04-2025	N.A

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