

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020106993



Fecha: 31-08-2020

MEMORANDO

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ**
Vicepresidente de Gestión Contractual**Dr. FERNANDO AUGUSTO RAMÍREZ LAGUADO**
Vicepresidente Jurídico**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana – Mocoa – Neiva.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de julio y agosto de 2020, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana – Mocoa – Neiva.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas.

Por último, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que al interior de la Entidad se implementen acciones inmediatas:

“No obstante, que se haya realizado gestión para atender el fallo de la sentencia proferida en el proceso N. 52001-23-33-000-2015-00700-02 por el Tribunal Administrativo de Nariño, aclarada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante providencia del 25 de abril de 2019, notificada el



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20201020106993**Fecha: **31-08-2020****MEMORANDO**

23 de mayo de 2019, a la fecha los términos de este se encuentran vencidos y, a agosto de 2020, sigue sin superarse la causa que dio lugar a la acción popular.

En este sentido, se reitera la advertencia de un posible incumplimiento de la Entidad frente lo ordenado por el Consejo de Estado en su decisión sobre la acción popular promovida por la Defensoría del Pueblo (Seccional Putumayo), mediante la cual se solicitó señalar e implementar elementos de seguridad en las zonas próximas al colegio Fidel de Montclar, ubicado en la vía Mocoa – Pitalito, ya que, en la auditoría no se evidenció la construcción, o adecuación, de andenes, obligación ordenada por esa Corporación en ese sector.”

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe archivo pdf

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE) Vicepresidencia Juridica BOGOTA D.C. -3) LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -4) INGRID LORENA PATINO PUERTO GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -5) CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA GIT Defensa Judicial BOGOTA D.C. -6) ANDRES MAURICIO ORTIZ MAYA GIT Defensa Judicial BOGOTA D.C.

Proyectó: Mary Alexandra Cuenca Noreña – Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana – Mocoa - Neiva

2020

CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
1.1 Objetivo general.....	5
1.2 Objetivos específicos.....	5
2. ALCANCE	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1 Información de contratos.....	7
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	8
4.3 Descripción del proyecto.....	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	16
5.1 Estado del avance de la Fase I del Plan Remedial del proyecto.....	16
5.1.1 Conclusiones del estado del avance de la Fase I del Plan Remedial	24
5.2 Afectación de tráfico del proyecto en virtud de Decreto 457 de 25 de marzo de 2020 por la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19.....	24
5.2.1 Tráfico peaje de Altamira	25
5.2.2 Tráfico peaje Los Cauchos	26
5.3 Afectación de recaudo del proyecto en virtud de la Resolución 03136 del 29 de julio del 2019 y el Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.	27
5.3.1 Afectación de recaudo del peaje Altamira derivado de la Resolución 03136 del 29 de julio del 2019.....	27
5.3.2 Afectación del recaudo de peajes Altamira y Caucho derivado del Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.....	28
5.3.3 Conclusiones para la afectación de tráfico y recaudo en las estaciones de peaje Los Cauchos y Altamira del Proyecto.....	31
5.4 Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.....	32
5.4.1 Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial	33
5.4.2 Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	33
5.4.3 Reportes derivados de los dispuesto en las circulares ANI.....	35

5.4.4	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	37
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	39
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	40
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	40
8.1.	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	41
8.2.	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	48
8.3.	Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado, de la Superintendencia de Transporte y de la Oficina de Control Interno de la ANI.....	49
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	50
9.1	Conclusiones	50
9.2	No Conformidades.....	55
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	55
9.2.2	Para la Interventoría	55
9.3	Recomendaciones.....	55
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	56
9.3.2	Para la Interventoría	57
9.4	Advertencias.....	57
10.	ANEXOS.....	59

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2.	Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.....	8
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto.....	9
Tabla 4.	Peajes del proyecto.....	10
Tabla 5.	Unidades funcionales del proyecto.....	11
Tabla 6.	Puntos críticos definidos en la Fase I del Plan Remedial.....	17



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
**Informe de auditoría técnica a las funciones
públicas de supervisión y de interventoría
asociadas al proyecto de concesión carretera
Santana – Mocoa - Neiva**



**El futuro
es de todos**

**Gobierno
de Colombia**

Tabla 7. Puntos críticos para priorizar.....	18
Tabla 8. Estado de avance de obras intervenciones de la Fase I al 30 de junio de 2020.....	19
Tabla 9. Estado de avance de obras de puntos críticos de la Fase I al 30 de junio de 2020.....	20
Tabla 10. Puntos críticos con dificultad de por parte de la Comunidad Bota Caucana.	22
Tabla 11. Incremento de tráfico anual peaje Altamira 2019 / 2020	25
Tabla 12. TPD sin exentos peaje Altamira 2019 / 2020.....	25
Tabla 13. Incremento de tráfico anual peaje Los Cauchos 2019 / 2020.....	26
Tabla 14. TPD sin exentos peaje Los Cauchos 2019 / 2020	27
Tabla 15. Menor recaudo por exentos Decreto 482 de 2020 para los peajes Caucho y Altamira con corte al 31 de mayo de 2020	29
Tabla 16. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.....	39
Tabla 17. Hallazgos en término de la Contraloría General de la Republica.	42



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

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

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

1.2 Objetivos específicos

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

1.2.2 Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio Interventoría NMS, en el proyecto de concesión de modo carretero Santana - Mocoa - Neiva.

1.2.3 Verificar la gestión derivada de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCI y Contraloría General de la República - CGR.

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

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 012 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Aliadas para el Progreso S.A.S, a partir de julio de 2019 hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva que permita analizar el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

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

- 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 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 12 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Aliadas para el Progreso S.A.S, y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 448 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Consorcio Interventoría NMS, y demás documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

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

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 12 de 2015 y de interventoría No. 448 de 2015, tal como: objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Aliadas para el Progreso SAS</p> <p>Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto los estudios y diseño definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Santana – Mocoa _ Neiva, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1.</p> <p>No. contrato: 012 de 2015.</p> <p>Acta de inicio: 23 de septiembre de 2015.</p> <p>Plazo: Máximo de 29 años, en función de VPIP.</p> <p>URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1954844</p>	6 otrosíes y 2 alcances a los otrosíes 5 y 6
Interventoría	<p>Consorcio Interventoría NMS</p> <p>Objeto: Contratar a la interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-IP-LP-017-2013 correspondiente al proyecto denominado Santana-Mocoa-Neiva.</p> <p>No. contrato: 448 del 18 de septiembre de 2015.</p> <p>Acta de inicio: 23 de septiembre de 2015.</p> <p>Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio.</p> <p>URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489</p>	3 otrosíes

Fuente: URLs SECOP I contratos de concesión y de interventoría

El contrato de concesión cuenta con seis (6) modificaciones contractuales, adicionalmente se suscribieron dos alcances aclaratorios a los otrosíes 5 y 6 (Anexo 2).

Mediante Resolución 146 de 25 de enero de 2019, confirmada por la Resolución 494 de 3 de abril de 2019, la Agencia Nacional de infraestructura – ANI inició el trámite de caducidad del Contrato de Concesión 012 de 2015 (Ver sección 4.3).

En virtud de lo anterior, las partes involucradas (Concesionario y ANI), el 13 de marzo de 2020, suscribieron el otrosí 6, cuyo propósito es definir el plan y cronograma definidos en el Capítulo XI,

numeral 11.1 Caducidad (b) de la Parte General del Contrato de Concesión, herramienta definida con el propósito de corregir el incumplimiento a satisfacción de la ANI y/o proceder con la caducidad de manera inmediata. Dicho plan fue denominado “Plan Remedial”.

Por otro lado, como se muestra en la tabla anterior, para el contrato de interventoría No. 448 de 2015, se han suscrito tres modificaciones contractuales relacionadas con los equipos de video propios en las estaciones de peaje y cambios en la composición accionaria de la Interventoría (Anexo 2).

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

El control y seguimiento del proyecto **Santana – Mocoa – Neiva** cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutierrez	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Lilian Mercedes Laza Pinedo	Gerente de Proyecto	Equipos Proyectos Carreteros 4 (VGC)
Ingrid Lorena Patiño Puerto	Líder de coordinación y seguimiento	
Andres Hernandez Montoya	Apoyo Técnico	
Mauricio Martin Muñoz	Apoyo financiero	GIT Financiero (VGC)
Gilberto Estupiñán Parra	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Gustavo Adolfo Duque	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Perdomo Sierra	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Angela Paola Morales Guio	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Roland Rene Gutierrez Medellín	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Diana Maria Vaca Chavarria	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por la Supervisión.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Santana – Mocoa – Neiva hace parte de la segunda ola del programa de cuarta generación de concesiones (4G) y representa una inversión de, aproximadamente, tres (3) billones de pesos. Representa un corredor fundamental para garantizar la conexión Sur– Norte de la Troncal Central (Ruta Nacional 4505), el cual, de ejecutarse, mejoraría la movilidad de Colombia con Ecuador y demás países de Suramérica. Tiene una longitud total estimada, origen -destino, de 447 km y su área de influencia abarca diversos municipios y/o poblaciones en los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo.

El alcance inicial del proyecto se consolida en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

DESCRIPCION	MONTO (COP)
CAPEX	\$ 1.458.472.*
OPEX	\$ 2.415.867*
Inversión total	\$ 3,874,340*
Fase actual	Construcción
VPIP Contractual	\$1.236.816.000**
VPIP Generado	\$66.908.969.396***
% Cumplimiento VPIP	5,41%
Aportes ANI	\$3.320.428.716.046***



* Millones de pesos diciembre de 2019

** Pesos del mes de referencia de diciembre de 2013

***Pesos corrientes con corte a junio de 2020.

Fuente: Elaboración propia con base en la información suministrada por el equipo de Supervisión en la presentación del proyecto actualizada al 15 de junio de 2020.

Con base en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 12 de 2015, el proyecto cuenta con dos (2) peajes existentes ubicados en el P30+480 y el PR60+600 de la Ruta Nacional 4505, a cargo de la Concesión a partir de la suscripción de Acta de Inicio del proyecto, así mismo, la construcción de cuatro (4) peajes nuevos que deberían construirse en la Etapa Preoperativa, para así entrar en operación una vez se inicie la Etapa de Operación y Mantenimiento de cada una de las Unidades Funcionales, según su ubicación, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice Técnico 2 (Ver Tabla 5).

A continuación, la relación de los peajes mencionados:

Tabla 4. Peajes del proyecto

ESTACION	TIPO	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Los Cauchos	Existente	Neiva Gramalote PR9+441	A cargo del contrato de Concesión N. 012 de 2015 desde el 23 de septiembre de 2015.
Altamira		Garzón – Pitalito PR60+600	
Laberinto	Nuevo	Hobo - Gigante PR55+700	Estaciones de peaje que el Concesionario deberá instalar durante la Fase de construcción de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2.
San Juan de Villalobos		Pitalito – San Juan de Villalobos PR89	
Mocoa		San Juan de Villalobos PR19	
Mocoa - Villagarzón		Mocoa – Villagarzón – Puerto Caicedo- Puerto Asis PR8	

Fuente: Elaboración propia con base en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No.12 de 2015.

El proyecto Santana – Mocoa – Neiva cuenta con siete (7) unidades funcionales cuya especificidad de intervención se describe de la siguiente manera:

Tabla 5. Unidades funcionales del proyecto.

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
UF 1	Neiva - Campoalegre Ruta 4505	21.9	Construcción de segunda calzada y rehabilitación de la vía existente
UF 2	Campoalegre – Gigante Ruta 4505	65	Rehabilitación vía existente Construcción de las variantes: - Campoalegre (5 km) y Hobo (3.3 Km).
UF 3	Gigante – Garzón Ruta 4505	35.6	Rehabilitación vía existente Construcción de la variante Gigante (4.3 km).
UF 4	Garzón – Pitalito – San Agustín Ruta 4505	109	Rehabilitación vía existente Construcción de la variante de Timana (3.7 km). Construcción Tercer carril Pitalito – La Jagua (0.9 km)
UF 5	Pitalito – San Juan de Villalobos Ruta 4503 a Ruta 2002	60.7	Rehabilitación de la vía existente
UF 6	San Juan de Villalobos – Mocoa Ruta 4503	70.1	Rehabilitación de la vía existente Construcción de la variante de Mocoa (8.8 km).
UF 7	Mocoa – Santana Ruta 4502	68.2	Rehabilitación de las vías existentes: Villagarzón Sur – Puerto Caicedo Norte (42.2 Km); Puerto Caicedo – Santana (16.80 Km) y Santana – Puerto Asís (9.20 Km)

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
		18.20	Mejoramiento de la vía Mocoa – Villagarzón
		7.2	Construcción: Perimetral de Villagarzón (4.10 Km) Variante de Puerto Caicedo (3.10 Km)
Factor de calidad	Santana – Puerto Asís	9.20	Rehabilitación

Fuente: Elaboración propia en virtud del Apéndice técnico 1 del Contrato de Concesión No.12 de 2015.

Por otra parte, ante la imposibilidad para la obtención del cierre financiero, seguido de diferentes incumplimientos contractuales por parte del Concesionario, se declaró el incumplimiento grave del Concesionario mediante Resolución 146 de 25 de enero de 2019 “Por medio de la cual se declara el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, por parte del Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. y, en consecuencia, se ordena continuar con el trámite previsto en el Capítulo XI, Sección 11.1 “Caducidad” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 suscrito entre la ANI y la sociedad Aliadas para el progreso S.A.S. y se dictan otras disposiciones.” de la siguiente manera:

“ARTÍCULO PRIMERO.- DECLARAR que una vez surtido el procedimiento administrativo sancionatorio, **NO SE HA DESVIRTUADO LA OCURRENCIA DE LA CAUSAL DE CADUCIDAD imputada al concesionario.**

ARTÍCULO SEGUNDO.- DECLARAR EL INCUMPLIMIENTO GRAVE de la **Sociedad ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S.** por las siguientes obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión No. 012 de 2015, de acuerdo con las razones indicadas en este acto administrativo:

Tema	Cláusulas y Obligaciones incumplidas gravemente
(i) Cronograma del Plan de Obras de las Unidades Funcionales 1 a 7	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo I, Sección 1.122 “Plan de Obras” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo IV, Sección 4.5 “Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción”, literal (b) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo IV, Sección 4.18 “Plan de Obras”, literal (b) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015.
(ii) Fondeos – Financiación de las Subcuentas del	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo III, Sección 3.7 “Obligación de Financiación”, literal (a) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo III, Sección 3.8 “Cierre Financiero”, literales (f) y (h) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015.

<p>Proyecto para el año 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo IV, Sección 4.2 “Principales Obligaciones del Concesionario durante la fase de Preconstrucción”, literales (b) y (c) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo IV, Sección 4.4 “Giros de Equity” – giro 6, de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo IV, Sección 4.5 “Fondeo de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo”, literales (b) “subcuenta Compensaciones Ambientales” – aporte 6, (c) “Subcuenta Redes” – aporte 4 y (g) “Subcuenta MASC” aporte 4 (semestral que debía cumplirse el 5 de enero de 2018) de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 12 de 2015.
<p>(iii) Pólizas Otorgamiento y Mantenimiento de mecanismos de aseguramiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo IV, Sección 4.5 “Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción”, literal (d) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo XII, Sección 12.3 “Reglas Generales Aplicables a las Garantías”, (b), (e) y (l) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo XII, Sección 12.4 “Aprobación de las garantías” (e) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015.
<p>(iv) Mantenimiento y Operación de la vía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo IV, Sección 4.5 “Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción”, literal (c) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo IX, Sección 9.1 “Condiciones Precedentes para el Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento”, literal (b) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • Capítulo III “Operación del Proyecto”, numeral 3.3 “Obligaciones Particulares de Operación”, 3.3.1 “Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa”, del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo III “Operación del Proyecto”, numeral 3.1 “Principios de la Operación del Proyecto”, 3.1.5 “Seguridad Vial”, 3.1.6 “Integridad del Corredor del Proyecto”, del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo VI “Mantenimiento”, 6.3 “Actividades Particulares del Mantenimiento”, 6.3.7 “Taludes. Remoción de derrumbes”, del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo VI “Mantenimiento”, 6.4. “Directrices Generales de Mantenimiento” del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo II “Servicios a cargo del Concesionario”, numeral 2.1 “Servicios de carácter Obligatorio” literal (a). • Capítulo VI “Mantenimiento”, 6.2 “los incisos primero y tercero del Apéndice Técnico 2. • Capítulo V “Etapa Preoperativa –Contratos de Diseño, Construcción y Operación, Sección 5.1 “Generalidades”, literal (b) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015. • El Capítulo III “Operación y Mantenimiento”, numeral 3.3. “Obligaciones Particulares de Operación”, 3.3.3 “Atención a Usuarios”, 3.3.3.1.4. “Personal y Equipo de Atención Médica” del Apéndice Técnico No. 2

ARTÍCULO TERCERO. - Una vez en firme la presente decisión **CONCEDER** un plazo de veinte (20) Días Hábiles al Concesionario ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S. para corregir el incumplimiento a satisfacción de la ANI o para entregar a la ANI un plan y un cronograma definido para corregir el incumplimiento o para que ratifique, aclare o modifique el documento entregado denominado “Plan Remedial”, de conformidad con lo establecido en el Capítulo XI “Cláusulas Excepcionales al Derecho Común”, 11.1 “Caducidad”, literal (d) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015.

ARTÍCULO CUARTO. - **DISPONER** que, en caso de que no se corrija el incumplimiento durante el plazo indicado en el artículo tercero del presente acto administrativo o si el plan y el cronograma de corrección presentado por el Concesionario no es satisfactorio para la ANI, **ORDENAR** que se proceda con la Notificación Derecho de Toma y demás trámites tendientes a garantizar el derecho de Toma de Posesión de los Prestamistas, caso en el cual se procederá conforme lo establecido en el Capítulo III “Aspectos Económicos del Contrato”, 3.12 “Toma de Posesión de los Prestamistas” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015.

ARTÍCULO QUINTO. - **ADVERTIR** que en caso de agotarse insatisfactoriamente las etapas de “plan y cronograma definido para corregir el incumplimiento” y de “derecho de toma” establecidos en el Capítulo XI “Cláusulas Excepcionales al Derecho Común”, 11.1 “Caducidad”, literal (d) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015, la ANI podrá declarar la caducidad de manera inmediata y las consecuencias referentes a las garantías del Contrato.

ARTÍCULO SEXTO. - Según lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, contra esta Resolución sólo procede el recurso de reposición, el cual deberá interponerse en audiencia.

ARTÍCULO SÉPTIMO. - En firme la decisión y, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 6º de la Ley 1150 de 2007 y 31 de la Ley 80 de 1993 -modificado por el artículo 218 del Decreto Ley 019 de 2012-, publíquese y comuníquese el contenido de la presente Resolución a la Cámara de Comercio de Bogotá y a la Procuraduría General de la Nación.

ARTÍCULO OCTAVO. - **PUBLICAR** el contenido de la presente Resolución en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP, una vez ejecutoriado el presente acto administrativo.

ARTÍCULO NOVENO. - De conformidad con lo previsto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, la presente resolución se notifica en audiencia.”

Por lo anterior, el Concesionario Aliadas para el Progresos SAS interpuso recurso de reposición² en contra de la Resolución 146 de 25 de enero de 2019, sin embargo, una vez surtido el trámite legal, fue confirmado el incumplimiento grave por medio de la resolución 494 de 3 de abril de 2019 “Por medio de la cual se resuelve el recurso de reposición

² Interpuesta en el momento de la notificación de la Resolución 146.

interpuesto por la sociedad Aliadas para el Progreso S.A.S. en contra de la Resolución No. 146 de 2015 de enero de 2019” por medio de la cual se declara el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, por parte del Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. y, en consecuencia, se ordena continuar con el trámite previsto en el Capítulo XI, Sección 11.1 “Caducidad” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 suscrito entre la ANI y la sociedad Aliadas para el progreso S.A.S. y se dictan otras disposiciones” de la siguiente manera:

“PRIMERO. - CONFIRMAR la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019 de conformidad con las razones expuestas en este acto administrativo.

SEGUNDO. - EN FIRME esta decisión desde el día siguiente de su notificación en audiencia conforme lo dispuesto por el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, **DÉSE** cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019.

TERCERO. - De conformidad con lo dispuesto por el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, la presente decisión se notifica en audiencia.

CUARTO.- *Contra esta decisión no procede recurso alguno.”*

Actualmente, la Entidad se encuentra en desarrollo de lo señalado en el artículo tercero de la Resolución 146 de 2019, una vez acogidos a lo dispuesto en la Parte General del Contrato de Concesión N. 012 de 2015, Capítulo XI, 11.1 Caducidad (d):

*“Si después de surtido el procedimiento, no se ha desvirtuado la ocurrencia de la causal de caducidad a juicio de la ANI, el Concesionario contará con un plazo de veinte (20) Días Hábiles para corregir el incumplimiento a satisfacción de la ANI o para entregar a la ANI un **plan y un cronograma** definido para corregir el incumplimiento. Si en ese plazo no se ha corregido el incumplimiento a satisfacción de la ANI o si el plan y el cronograma de corrección presentado no es satisfactorio para la ANI, esta enviará la Notificación Derecho de Toma a los Prestamistas para efectos de lo previsto en la Sección 3.12 de esta Parte General. Si, de acuerdo con los términos de dicha Sección, los Prestamistas no toman posesión del Proyecto, ya sea porque no manifiestan su voluntad de hacerlo o por que la ANI no aprueba la toma de posesión, la ANI podrá declarar la caducidad de manera inmediata.”* (Negrilla fuera de texto)

Dicho plan fue propuesto por el Concesionario, el cual se denominó Plan Remedial y se divide en dos tiempos denominados Fase I y Fase II; que tras de la presentación de los ajustes mediante oficio Rad ANI 20204090245012 de 06 de marzo de 2020, la ANI aprobó la Fase 1 del mismo, mediante oficio Rad ANI 20203050081431 del 10 de marzo de 2020, y se materializó con la suscripción del otrosí 6 del Contrato de Concesión N. 012 de 2015. Este plan consiste en la atención de algunos puntos críticos a lo largo del corredor del proyecto y a la realización de labores de bacheo, diseños de atención a sitios críticos, mantenimiento rutinario y rocería del corredor vial, buscando garantizar la continuidad de la prestación del servicio en el corredor vial concesionado, buscando generar una

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

mayor seguridad vial a los usuarios. A la fecha de esta auditoría, la Fase I del plan se encuentra vigente a partir del 22 de mayo de 2020, día de la suscripción del Acta de Inicio del otrosí 6.

Lo que respecta a la Fase II del Plan Remedial, aún no ha sido aprobada por parte de la Entidad. Esta fase consiste en la cesión del Contrato de Concesión a un nuevo Concesionario, para ello se establece un periodo de transición de DOCE (12) meses, a partir de su aprobación con el fin de poner a punto la vía y adelantar las actividades necesarias para lograr el reinicio de la Fase de Construcción del proyecto.

Con base en lo anteriormente descrito, en caso de no encontrarse satisfactorias alguna de las fases del Plan Remedial, se procederá a continuar con el trámite de toma de posesión de los prestamistas o, de no avanzar dicho trámite por voluntad de estos, se declarará caducidad y con ello la terminación anticipada del Contrato de Concesión 012 de 2015.

En el Capítulo 5, se abordarán temas específicos sobre el desarrollo del proyecto en virtud de la situación actual y el desarrollo del Plan Remedial.

Asimismo, se hace un diagnóstico del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la ANI respecto a la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, referentes al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica, temas que son considerados relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto, los cuales se presentan a continuación:

5.1 Estado del avance de la Fase I del Plan Remedial del proyecto

El objeto del otrosí No. 6 fue ***“materializar sólo la Fase I “Periodo Inicial” del Plan Remedial y Cronograma presentado por el concesionario, por lo tanto, la ejecución de esta Fase no subsana ni tiene la virtualidad de enmendar los incumplimientos contractuales del concesionario declarados mediante la Resolución N. 146 del 25 de enero de 2019 y la Resolución N. 494 de 2019”*** (Negrilla fuera de texto).

Así mismo, a raíz de la temporada invernal que se presentó en el primer semestre de 2020 en el municipio de Pitalito, Huila, se presentaron afectaciones sobre la vía Nacional generando sitios críticos en la Ruta 4502, en el PR32+100 sector Río Guineo, y en la Ruta 4503, entre los PR108 y PR118, adicionales a los identificados originalmente en el otrosí No. 6, lo cual requiere una atención inmediata.

El Alcalde de Pitalito expidió el Decreto No. 260 del 15 de mayo de 2020 ***“Por medio del cual se declara calamidad pública en el municipio de Pitalito con fundamento en la primera temporada de lluvia del 2020”***

Seguido del Decreto No. 262 del 17 de mayo de 2020 “Por medio del cual se adoptan medidas sanitarias y acciones transitorias para la preservación de la vida, el ambiente sano y la reducción y mitigación del riesgo con ocasión de la calamidad pública por primera temporada de lluvias 2020”.

Por lo tanto, se acordó la atención de veintitrés (23) puntos críticos a lo largo de corredor concesionado, registrados dentro del Acta de Inicio del otrosí No. 6 de la siguiente manera:

Tabla 6. Puntos críticos definidos en la Fase I del Plan Remedial.

SITIO CRÍTICO	RUTA	UF	PR
Nuevo	4505	UF2	56+000
Existente	4505	UF2	61+040
Nuevo	4503	UF5	116+700
Existente	4503	UF5	110+000
Nuevo	4503	UF5	108+900
Nuevo	4503	UF6	55+900
Nuevo	4503	UF7	48+000
Nuevo	4503	UF8	41+800
Nuevo	4503	UF6	39+200
11	4503	UF6	34+400
10	4503	UF6	34+150
9	4503	UF6	33+400
8	4503	UF6	28+100
Existente	4503	UF6	3+800
Existente	6301	UF7	6+150
Existente	4502	UF7	36+500
Nuevo	4502	UF7	32+100

SITIO CRÍTICO	RUTA	UF	PR
6	4502	UF7	31+400
5	4502	UF7	29+400
4	4502	UF7	9+270
3	4502	UF7	9+470
2	4502	UF7	5+380
1	4502	UF7	4+700

Fuente: Elaboración propia en virtud de lo dispuesto en el otrosí 6 y el Acta de Inicio del otrosí No. 6 Contrato de Concesión No.12 de 2015.

No obstante, en el Acta de Inicio del otrosí No. 6, y en virtud de la calamidad pública en el Municipio de Pitalito, Huila, se acordó entre las partes, priorizar la intervención de dieciséis (16) sitios críticos de la siguiente manera:

Tabla 7. Puntos críticos para priorizar.

SITIO CRÍTICO	RUTA	UF	PR
Nuevo	4505	UF2	56+000
Existente	4505	UF2	61+040
Nuevo	4503	UF5	116+700
Existente	4503	UF5	110+000
Nuevo	4503	UF5	108+900
11	4503	UF6	34+400
9	4503	UF6	33+400
8	4503	UF6	28+100
Existente	4502	UF7	36+500
Nuevo	4502	UF7	32+100

SITIO CRÍTICO	RUTA	UF	PR
6	4502	UF7	31+400
5	4502	UF7	29+400
4	4502	UF7	9+270
3	4502	UF7	9+470
2	4502	UF7	5+380
1	4502	UF7	4+700

Fuente: Elaboración propia en virtud de los dispuesto en el otrosí 6 y el Acta de Inicio del otrosí 6 Contrato de Concesión No.12 de 2015.

Una vez suscrito el Acta de Inicio del otrosí No. 6 y tras obtener la viabilidad para la prioridad de intervenciones y obras para atención de puntos críticos, a partir del 10 de junio de 2020 el Concesionario reactivó de manera gradual las cuadrillas de mantenimiento en todo el corredor vial con actividades como: rocería, limpieza de cunetas y corte de árboles.

También, inició las actividades para las obras necesarias en los puntos críticos priorizados. El porcentaje de avance de estas actividades, a junio de 2020, se muestra a continuación:

Tabla 8. Estado de avance de obras intervenciones de la Fase I al 30 de junio de 2020.

INTERVENCIONES	FECHA INICIO	FECHA FIN	% PRGRAMADO A 30 JUNIO 2020	% EJECUTADO A 30 JUNIO 2020	ESTADO A 30 JUNIO 2020	
Retiro de derrumbes	24/05/220	30/08/2020	38.8%	37.3	En desarrollo	
Mantenimiento vial	Tramo Norte	21/06/2020	30/08/2020	14.3%	0%	Atraso
	Tramo centro	22/06/2020	30/08/2020	13%	0%	Atraso
	Tramo sur	14/06/2020	30/08/2020	22.1%	0%	Atraso
Bacheo	09/08/2020	09/08/2020	20.4%	0%	Atraso	

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58 periodo de junio 2020.

En cuanto al avance en cada uno de los puntos críticos de la Fase I del plan remedial, se tiene el siguiente reporte a junio 30 de 2020:

Tabla 9. Estado de avance de obras de puntos críticos de la Fase I al 30 de junio de 2020.

SITIO CRÍTICO	UF	PR	FECHA INICIO	FECHA FIN	% PRGRAMADO A 30 JUNIO 2020	% EJECUTADO A 30 JUNIO 2020	ESTADO
Nuevo	UF2	56+000	12/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
Existente	UF2	61+040	12/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
Nuevo	UF5	116+700	20/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
Existente	UF5	110+000	29/06/2020	30/08/2020	3.2%	0%	Atraso
Nuevo	UF5	108+900	20/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
11	UF6	34+400	05/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
9	UF6	33+400	15/06/2020	30/08/2020	21.1%	0%	Atraso
8	UF6	28+100	13/07/2020	30/08/2020	0%	19%	Adelantado
Existente	UF7	36+500	29/06/2020	30/08/2020	3.2%	0%	Atraso
Nuevo	UF7	32+100	13/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
6	UF7	31+400	15/06/2020	30/08/2020	21.1%	5%	Atraso
5	UF7	29+400	20/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
4	UF7	9+270	13/07/2020	30/08/2020	0%	0%	NA
3	UF7	9+470	29/06/2020	30/08/2020	3.2%	0%	Atraso
2	UF7	5+380	01/06/2020	30/08/2020	33.3%	56.6%	Adelantado
1	UF7	4+700	01/06/2020	30/08/2020	33.3%	5.5%	Atraso

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58 periodo de junio 2020.

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

Como se evidencia en las tablas 8 y 9, el Concesionario ha iniciado obras preliminares para la atención de los puntos críticos, no obstante, se evidencian atrasos en las actividades de mantenimiento vial y bacheo, según lo dispuesto en los anexos del otrosí No. 6, así como en la atención a los puntos críticos.

El Concesionario inició obras en ocho (8) puntos críticos y en cinco (5) de ellos se encuentran con atrasos en la ejecución de sus actividades. Teniendo en cuenta que la fecha fin programada para los estos sitios priorizados, se acordó para el 30 de agosto de 2020, es necesario que el Concesionario incremente sus esfuerzos para cumplir de acuerdo con lo pactado en el otrosí No. 6.

No obstante, la Concesión, ANI e Interventoría, en atención a la reactivación del proyecto Santana-Mocoa-Neiva, en su Fase I del Plan remedial, efectuaron la articulación con la administración municipal de Santa Rosa Cauca y con la comunidad de las UF5 y UF6, para el logro de la reactivación de actividades del proyecto Santana-Mocoa-Neiva, cuya reactivación en la UF5 se ha podido llevar a cabo sin inconvenientes, sin embargo, esta requiere el cumplimiento de los acuerdos pactados inicialmente para la intervención del mejoramiento de 48 kilómetros de vías terciarias, kilómetros que hacen parte de la UF6.

Los acuerdos requeridos por la comunidad de la UF6 se relacionan con lo siguiente:

- Que se realice un diagnóstico para el estudio e Inventario predial y se instale como tema nacional.
- Vinculación laboral calificada y no calificada de las comunidades.
- Aprovechamiento de materiales de derrumbes y maquinaria
- Financiación de Proyecto productivo (\$300.000.000): 50% para corregimiento Inspección de Villalobos y 50% para corregimiento el sector de Villalobos -Verde - Yaco.
- Verde - Yaco: compra de hectárea y media de tierra, el cual cuesta \$30.000.000.
- Santa Martha: mantenimiento de vías.
- Suministro de materiales \$30.000.000 para mejoramiento de caseta.
- Compensación por intervención en las comunidades.
- Inclusión en Programa de conectividad.

Así mismo, cabildos indígenas del departamento del Cauca, agremiados en CAIMSCA, ubicados en el corregimiento de Santa Martha del municipio de Santa Rosa de las UF7 y UF8; solicitan al Concesionario suprimir actividades de estudio e intervención, hasta que no se concerté, lo siguiente:

- Reunión con el INVÍAS para revisar compromisos anteriores de vías y cierre de una Consulta Previa
- Retomar acuerdos con los ministerios de Transporte, Educación, Agricultura, TICs.
- Acuerdos con la Gobernación del Cauca.

- Acuerdos con la Alcaldía de Santa Rosa.
- Financiación de Proyecto productivo.
- Intervención de Rigcharikuna: Construcción de caseta cabildo.
- Construcción de dos aulas para I.E Sumak Kawsay. Suministro de materiales más recursos de gobernación y alcaldía.

Con lo anterior, se ha visto afectada el inicio de obras en los siguientes puntos críticos:

Tabla 10. Puntos críticos con dificultad de por parte de la Comunidad Bota Caucana.

UF	PR	SECTOR	PROIORIZADO O NO
UF6	28+100	Verdeyaco - Mocoa	SI
UF6	34+150	Verdeyaco - Mocoa	No
UF6	34+400	Verdeyaco - Mocoa	SI
UF6	39+200	Vereda Tandarido	NO
UF8	41+800	Santa Marta	NO
UF7	48+000	San Juan de Villalobos	NO
UF6	55+900	San Juan de Villalobos	NO
UF6	33+400	Verdeyaco - Mocoa	SI

Fuente: Elaboración propia en virtud de la información suministrada en la entrevista de auditoría con el equipo de Supervisión e Interventoría.

En ese sentido, tres (3) sitios críticos priorizados mediante el Acta de Inicio del otrosí6 podrían verse afectados por dificultades con la comunidad, al igual que cinco (5) puntos críticos acordados dentro de la ejecución de obras de la Fase I del Plan Remedial.

Por lo tanto, se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, liderar la gestión que permita articular entre las partes involucradas las acciones a seguir en virtud de la situación actual con las comunidades, y de presentarse imposibilidad de intervención a estos sitios críticos, formular acciones que permitan el desarrollo esperado del proyecto en virtud del objeto del Plan Remedial.

Recomendación que se hace en virtud de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto definida en el inciso c de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual: *“Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del*

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

orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo.”

Finalmente, se debe tener en cuenta que los retrasos en la ejecución de los proyectos hacen parte de los riesgos identificados por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, riesgo que pudiese ser alertado, en primera instancia con el incumplimiento del Cronograma del Plan de Obras en la Etapa Preoperativa, previo al inicio del trámite de caducidad del contrato.

Posterior a esto, y de acuerdo con la situación actual del proyecto, pudiese ser alertado, pese a la gestión que inicio el Concesionario para la atención a los puntos críticos, se evidencia un atraso en la ejecución de las actividades de obra acorde con lo pactado en la Fase I del Plan Remedial.

No obstante, la gestión que se evidencia por parte de la Entidad, en virtud del cumplimiento de los controles establecidos para el riesgo de retrasos en la ejecución de los proyectos³, se recomienda continuar gestionando los controles establecidos para este y evaluar la necesidad de que al interior de la Entidad se analice su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de su materialización en el proyecto.

Así mismo, otro de los riesgos identificados por la ANI en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte es la caducidad o terminación anticipada del contrato; riesgo que posiblemente puede llegar alertarse en virtud de la Resolución 146 de 25 de enero de 2019 confirmada por la Resolución 146 de 2019 por la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario. En cuanto al cumplimiento de los controles establecidos, se evidencia que el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto ha venido cumpliendo con ellos en virtud de los procedimientos de seguimiento a proyectos y demás documentos relacionados.

No obstante, que se estén cumpliendo con los controles establecidos por la Entidad para este riesgo⁴, se recomienda a la Supervisión seguir con el cumplimiento de estos y de la misma manera se analice evaluar la suficiencia y efectividad de los mismos, con el fin de minimizar la probabilidad de su materialización en el proyecto.

³ Por ejemplo: reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, presentación de los informes mensuales del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y revisión y aprobación de los informes mensuales de interventoría.

⁴ Por ejemplo: reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, análisis de viabilidad en la estructuración de los proyectos y análisis y seguimiento a cambios en los diseños de detalle.

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

5.1.1 Conclusiones del estado del avance de la Fase I del Plan Remedial

- El Concesionario ha iniciado obras preliminares para la atención de los puntos críticos, no obstante, se evidencian atrasos en las actividades de mantenimiento vial y bacheo, según lo dispuesto en los anexos del otrosí No. 6.
- En virtud de la ejecución de obras dispuestas en la Fase I del Plan Remedial, el Concesionario ha iniciado obras preliminares para la atención de los puntos críticos, no obstante, se evidenciaron atrasos en la ejecución de sus actividades. Teniendo en cuenta que existen atrasos en sitios críticos priorizados, cuya fecha fin programada vence el 30 de agosto de 2020, el Concesionario deberá incrementar sus esfuerzos para cumplir de acuerdo con lo pactado en el otrosí No. 6.
- Se evidenció que tres (3) de los sitios críticos priorizados para su atención por parte del Concesionario, descritos en el Acta de Inicio del otrosí No. 6 y ubicados en los: PR28+100, PR34+400 y PR33+400 de la Ruta Nacional 4503 podrían verse afectados por dificultades con la comunidad, al igual que cinco (5) puntos críticos no priorizados y acordados dentro de la ejecución de obras de la Fase I del Plan Remedial, ubicados en el PR39+200, PR41+800, PR48+00, 55+900 y 34+150.
- Los retrasos en la ejecución de los proyectos hacen parte de los riesgos identificados por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, riesgo que pudiese ser alertado, en primera instancia con el incumplimiento del Cronograma del Plan de Obras en la Etapa Preoperativa y con los atrasos en la ejecución de las actividades de obra acorde con lo pactado en la Fase I del Plan Remedial.
- Se pueden llegar a generar alertas sobre el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento a proyectos de infraestructura de transporte denominado caducidad o terminación anticipada del contrato, en virtud de la Resolución 146 de 25 de enero de 2019 confirmada por la Resolución 146 de 2019 por la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario.
- A pesar de que no se identificaron alertas en el cumplimiento de los controles definidos por la Entidad para los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominados: “retrasos en la ejecución de los proyectos” y “caducidad o terminación anticipada del contrato”, la situación actual del proyecto Santana – Mocoa – Neiva puede dar a que se recomiende a que al interior de la Entidad se revise la suficiencia y eficiencia de estos controles.

5.2 Afectación de tráfico del proyecto en virtud de Decreto 457 de 25 de marzo de 2020 por la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19.

En virtud de la pandemia a causa del COVID – 19 que ocasionó la emergencia sanitaria declarada a través del Decreto 457 de 2020 *“mediante el cual se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo Obligatorio de 19 días en todo el territorio colombiano, que regirá a partir de las cero*

horas del miércoles 25 de marzo, hasta las cero horas del lunes 13 de abril, en el marco de la emergencia sanitaria por causa de la pandemia del coronavirus COVID-19”, se hizo efectiva la norma que limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional. En ese sentido a continuación se analiza la afectación de tráfico de las estaciones de peaje a cargo del Concesionario, Peaje de Altamira y Peaje los Gauchos:

5.2.1 Tráfico peaje de Altamira

Con ocasión al aislamiento preventivo impuesto mediante el Decreto 1457 de 2020, la Interventoría realizó la comparación de tráfico del peaje Altamira en el 2019 versus el 2020 a mayo de 2020

Tabla 11. Incremento de tráfico anual peaje Altamira 2019 / 2020

MES	2019 / 2020
Enero	7,45%
Febrero	-0.18%
Marzo	-27,53%
Abril	-69,38%
Mayo	-50,45%
% afectación	-28,02%

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

La tabla anterior, muestra que la afectación de tráfico en el peaje Altamira comparada con el tráfico que circuló en el año 2019 a mayo de 2020 ha disminuido un 28% a mayo de 2020, lo que evidencia una tendencia negativa en el tráfico en 2020.

Así mismo, en el peaje Altamira, la Interventoría evidenció una tendencia negativa en el tránsito promedio diario (TPD), sin exentos, de la siguiente manera:

Tabla 12. TPD sin exentos peaje Altamira 2019 / 2020

MES	TPD 2019	TPD 2020	DIFERENCIAL
Enero	3.606	3.875	269
Febrero	2.872	2.867	-5
Marzo	2.792	2.023	-769
Abril	3.289	1.007	-2.282

MES	TPD 2019	TPD 2020	DIFERENCIAL
Mayo	2.908	1.441	-1.467
TPD anual	3.258	2.242	-
Diferencia	122	-1.016	-

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

No obstante, de que se haga la comparativa con los valores totales de TPD anual de 2019, cuya diferencia fue positiva a comparación del 2018 (diferencia TPD 2018 vs 2019: 122), a mayo 2020 se presenta una diferencia de TPD anual de -1.016 vehículos, lo que refleja una tendencia negativa para el resto del 2020.

5.2.2 Tráfico peaje Los Cauchos

Con ocasión al aislamiento preventivo impuesto mediante el Decreto 1457 de 2020, la Interventoría realizó la comparación de tráfico del peaje Los Cauchos en el 2019 versus el 2020, a mayo de 2020:

Tabla 13. Incremento de tráfico anual peaje Los Cauchos 2019 / 2020

MES	2019 / 2020
Enero	6.85%
Febrero	5.54%
Marzo	-16.05%
Abril	-66.03%
Mayo	-44.07%
% afectación	-22.75%

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

La tabla anterior, muestra que la afectación de tráfico en el peaje Los Cauchos comparada con el tráfico que circuló en el año 2019, a mayo de 2020, ha disminuido un 23% a mayo de 2020, lo que evidencia una tendencia negativa en el tráfico para 2020.

Así mismo, en el peaje Los Cauchos, la Interventoría evidenció una tendencia negativa en el TPD, sin exentos, de la siguiente manera:

Tabla 14. TPD sin exentos peaje Los Cauchos 2019 / 2020

MES	2019	2020	DIFERENCIAL
Enero	5.498	5.875	377
Febrero	4.600	4.855	255
Marzo	4.165	3.497	-668
Abril	5.129	1.742	-3.387
Mayo	4.776	2.672	-2.104
TPD anual	5.029	3.728	-
Diferencia	-3	-1.298	-

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

No obstante, de que se haga la comparativa con los valores totales a diciembre del TPD anual de 2019, a mayo 2020 se presenta una diferencia de TPD anual de -1.298 vehículos, lo que refleja una tendencia negativa para el resto del 2020.

5.3 Afectación de recaudo del proyecto en virtud de la Resolución 03136 del 29 de julio del 2019 y el Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.

5.3.1 Afectación de recaudo del peaje Altamira derivado de la Resolución 03136 del 29 de julio del 2019

El 18 de julio de 2019 el Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S manifestó⁵ “que en la vía Gigante – Garzón, en el sector conocido como curvas a Gigante, PR21+060 de la Ruta Nacional 4505, debido a la falla del talud de la banca PR21+0065 de la Ruta Nacional 4505 posiblemente por el humedecimiento de la pata de la ladera se presenta la pérdida del carril externo en aproximadamente 40 metros, dada la falla del talud, se han calcado fisuras en media luna en el carril interno que indican el grado de avance de inestabilidad por relajación de esfuerzos, por consiguiente, derivado a la mencionada situación se informa que en el corto plazo la única medida que permitirá anular el riesgo para los usuarios de la vía es el cierre preventivo de este tramo, desde Garzón el PR3+245 hasta Gigante al PR29+400 de la Ruta Nacional 4505”.

Por lo anterior, la dirección de Tránsito y Transporte seccional del Huila de la Policía Nacional informó que siendo aproximadamente a las 01:05 horas del día 18 de julio de 2019 se presentó una pérdida

⁵ Mediante oficio S-INTV-19-0078 DEL 18/07/2019

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

de la banca de la vía, en su lado derecho, sentido Garzón-Neiva, por lo que el personal de Tránsito y Transporte Huila procedió a realizar cierre total preventivo con el fin de proteger la vida de todos los actores viales que transitan por este lugar.

Posterior al hecho, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI propuso⁶, de manera temporal aplicar el descuento del 50% de la tarifa en la estación de peaje Altamira de la vía Gigante – Garzón, como medida de mitigación frente a la situación presentada entre el PR 20+060 al PR21+0150, en el Departamento del Huila, así mismo expidió la Resolución 0003136 del 29 de julio 2019, cuyo documento contempla la especificidad del descuento del 50% en el peaje Altamira.

En dicha Resolución se especifica que el descuento de las tarifas del 50% es temporal y su aplicación comprende un término de cuarenta y cinco (45) días, tiempo que se estima el Concesionario Aliadas para el Progreso S.A. para restituir la vía en este sector.

Como consecuencia de la expedición de la Resolución 03136 de julio de 2019 y la reducción de tarifas temporal en el peaje Altamira, la Interventoría estimó⁷ que se dejó de percibir la suma de \$1.632.597.800 por concepto del cobro de la tarifa de peaje.

5.3.2 Afectación del recaudo de peajes Altamira y Caucho derivado del Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.

Adicional a los impactos generados por la expedición de la Resolución 03136 de julio de 2019, comentada líneas arriba, para el año 2019 se tenía presupuestado el cambio tarifario especificado en la Resolución 1207 de 2015 del Ministerio de Transporte, tarifas establecidas para la Etapa de Operación y Mantenimiento, situación que no ha sido posible llevar a cabo a raíz del atraso en la ejecución de obras y el proceso de caducidad que atraviesa el proyecto.

Por otro lado, con ocasión de la pandemia a causa del COVID– 19 que originó la emergencia sanitaria y la expedición del Decreto 482 de 2020 y 569 de 2020 *“Por el cual se dictan medidas sobre la presentación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”*, se declaró la exención en el pago de la tasa de peaje a nivel Nacional, la cual estuvo vigente a partir del 25 de marzo de 2020 y hasta el 31 de mayo de 2020.

Por esto, la Interventoría ha realizado comparaciones entre el recaudo proyectado en la estructuración del proyecto versus el recaudo real percibido en las estaciones de peaje Altamira y Cauchos. Para la vigencia del 2019 el déficit fue del 36.2%, es decir \$ 15.737.350.162, y entre enero y mayo de 2020 se ha percibido un déficit del 70.8%, representados en \$ 16.572.574.17⁸.

⁶ Mediante oficio Rad ANI 20191010242531 del 26 de julio de 2019.

⁷ Pag. 9-31 del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

⁸ Capítulo 9 del informe Mensual de Interventoría N. 58

En relación con el recaudo dejado de percibir, a partir del 25 de marzo y 31 de mayo de 2020, en virtud de lo reglado en el Decreto 482 de marzo 2020 y 569 de abril 2020 fue de:

Tabla 15. Menor recaudo por exentos Decreto 482 de 2020 para los peajes Caucho y Altamira con corte al 31 de mayo de 2020

ESTACIÓN	PERIODO	TOTAL RECAUDO DEJADO DE PERCIBIR (INCLUYE FONDO DE SEGURIDAD VIAL)
Los Cauchos	25 de marzo a 31 de marzo 2020	\$ 108.755.300
	01 de abril al 30 de abril 2020	\$ 594.226.700
	01 de mayo al 31 de mayo 2020	\$ 861.067.200
Altamira	25 de marzo a 31 de marzo 2020	\$ 76.192.300
	01 de abril al 30 de abril 2020	\$ 384.147.100
	01 de mayo al 31 de mayo 2020	\$ 502.624.200
Total, con fondo de seguridad vial		\$ 2.527.012.800

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

En este orden, el recaudo dejado de percibir durante el periodo de exención fue de dos mil quinientos veintisiete millones doce mil ochocientos pesos (\$ 2.527.012.800,00), incluyendo el valor que se debería consignar al fondo de seguridad vial (FOSEVI).

Por lo anterior, frente a las proyecciones de tráfico y recaudo del estructurador, es claro que no se cumple con lo esperado, afectando los ingresos que se pretendían obtener por recaudo de tasa de peaje.

Como consecuencia de la afectación de los ingresos por recaudo en los peajes Cauchos y Altamira en la vigencia 2019 y de lo que ha transcurrido del año 2020, y con base a la asignación de riesgos en el Contrato de Concesión N. 012 de 2015, en el Capítulo 13.3 Riesgos ANI asociados al tráfico y recaudo en el numeral (I), citado a continuación:

“13.3 Riesgos de la ANI

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

Salvo que la Parte Especial prevea otra cosa, los siguientes son los riesgos asignados a la ANI, además de los que le sean asignados en otras partes del Contrato (incluyendo sus Apéndices y Anexos):

(...)

(l) **Los riesgos asociados al tráfico total de vehículos durante la vida del Proyecto en lo relacionado con el impacto en el Recaudo de Peaje únicamente**, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer pagos, en las condiciones, plazos y montos previstos expresamente en este Contrato para que el Concesionario obtenga efectivamente el VPIP, en los tiempos de las Secciones 3.4 y 18.3(d) de esta Parte General.” (Negrilla fuera de texto)

Se alerta una posible materialización del riesgo mencionado, cuyo impacto debe ser tenido en cuenta dada la posibilidad de que se supere el trámite de caducidad en el que se encuentra el proyecto y la ejecución de la Fase I del Plan Remedial acordado entre las partes y materializado en el otrosí No. 6, así como lo que se decida con la aprobación, o no, de la Fase II del mismo Plan.

Por otra parte, y teniendo en cuenta la imposibilidad del cambio tarifario frente a lo dispuesto en la Resolución 1207 de 2015 del Ministerio de Transporte, situación que no ha sido posible llevarse a cabo en virtud del atraso en la ejecución de obras y el proceso de caducidad del Contrato de Concesión N. 012 de 2015.

Se advierte una posible materialización del riesgo compartido dispuesto en el ítem (n) asociado a los efectos desfavorables de modificaciones en las tarifas de peajes, del Capítulo 13.3 Riesgos ANI, citado a continuación:

“13.3 Riesgos de la ANI

Salvo que la Parte Especial prevea otra cosa, los siguientes son los riesgos asignados a la ANI, además de los que le sean asignados en otras partes del Contrato (incluyendo sus Apéndices y Anexos):

(...)

(n) **Parcialmente, los efectos favorables de medicaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje**, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en las estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura, categorías y valores tarifarios previstos en la Resolución de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de hacer los desembolsos a que se refiere la sección 3.3() de esta Parte General, cuando se presente el supuesto de hecho señalado en esa Sección. En este último caso, **la ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de contingencias**, de ser ello viable y posible teniendo en cuentas las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. **De no ser posible, la ANI procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, la ANI deberá**

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

gestionar la inclusión en su propio presupuesto de los recursos necesario, previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicaran los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General.” (Negrilla fuera de texto)

Con base a esto, y teniendo en cuenta que en el plan de aportes aprobado a los fondos de contingencia del proyecto⁹, respecto a los riesgos del área comercial, a julio de 2020 se previa disponibilidad de 44.225 millones de pesos constantes a diciembre de 2013, no obstante, según el reporte presentado por el área de riesgos con corte a julio de 2020 para el riesgo comercial, se cuenta con un saldo aproximado de \$29.774.604.290.

Con ocasión de lo anterior y en virtud de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto definida en la sección 2.2.2 (g) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual, de “Agenciar la obtención de información y realizar su respectiva revisión dentro del alcance de cada gerencia para la gestión ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, de las necesidades de recursos para el proyecto cuando se requiera.”, se recomienda se evalúe si con el saldo actual en la fiduprevisora es suficiente para mitigar el posible impacto que pudiese causar, la materialización de este riesgo, de lo contrario, realizar la gestión necesaria y oportuna ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que la Entidad cuente con las contingencias requeridas en caso de que se materialice.

Así mismo, se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento del estado del proyecto, así como, en la estimación y cuantificación del riesgo comercial teniendo en cuenta una posible materialización de este, con el fin de alertar, gestionar y minimizar su impacto oportunamente.

5.3.3 Conclusiones para la afectación de tráfico y recaudo en las estaciones de peaje Los Cauchos y Altamira del Proyecto

- Con ocasión del Decreto 1457 de 2020, por el cual se limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional, el tráfico en el peaje Altamira, en comparación con el año 2019, a mayo de 2020, ha presentado una disminución del 28%. Así mismo, se evidenció una tendencia negativa en el tránsito promedio diario anual (TPD), sin exentos, representada con una diferencia de 1.016 vehículos.
- Con ocasión del Decreto 1457 de 2020, por el cual se limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional, el tráfico en el peaje Los Cauchos, en comparación con el año 2019, a mayo de 2020, ha presentado una disminución del 23%. Así mismo, se evidenció una tendencia negativa en el TPD anual sin exentos representada con una diferencia de 1.298 vehículos.
- Como consecuencia de la expedición de la Resolución 03136 de julio de 2019, por la cual se dispuso a descontar el 50% de las tarifas del peaje Altamira por un periodo de cuarenta y cinco (45) días en 2019, debido a la pérdida de banca entre el PR 20+060 al PR 21+0150 de la

⁹ Plan de aportes vigente con Rad 20154090659612 de 13/10/2015

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

Ruta 4505, la Interventoría estimó¹⁰ que se dejó de percibir la suma de \$1.632.597.800 millones por concepto del cobro de la tarifa de peaje.

- Según la estimación del recaudo esperado versus el recaudo real, para la vigencia del 2019 se presentó un déficit de 36.2 %, ya que para el año 2019 se tenía presupuestado el cambio tarifario especificado en la Resolución 1207 de 2015, tarifas establecidas para la Etapa de Operación y Mantenimiento, situación que no ha sido posible llevar a cabo a raíz del atraso en la ejecución de obras y el proceso de caducidad con el que atraviesa el proyecto.
- Con respecto al recaudo para la vigencia de 2020, adicional al déficit estimado a causa de la imposibilidad del incremento tarifario para la Etapa de Operación y Mantenimiento, el desfase del 70.8% en el recaudo esperado versus el real puede obedecer a las medidas de aislamiento preventivo como consecuencia una disminución de tráfico en el corredor concesionado y el no cobro de peaje a partir del 25 de marzo hasta el 31 de mayo de 2020.
- Se estimó que el recaudo dejado de percibir durante el periodo de exención de tarifas para los peajes Altamira y Cauchos en virtud del Decreto 482 de 2020, fue de **dos mil quinientos veintisiete millones doce mil ochocientos (\$ 2.527.012.800,00) pesos incluyendo el valor que se debería consignar al fondo de seguridad vial.**
- En cuanto a las proyecciones de tráfico y recaudo del estructurador, es claro que no se cumple con lo esperado, afectando los ingresos que se pretendían obtener por recaudo de tasa de peaje.
- Se alerta ante una posible materialización de riesgos del área comercial asignados a la Entidad, cuyo impacto debe ser tenido en cuenta dada la posibilidad de que se supere el trámite de caducidad en el que se encuentra el proyecto y la ejecución de la Fase I del Plan Remedial acordado entre las partes y materializado en el otrosí No. 6, así como lo que se decida con la aprobación, o no, de la Fase II del mismo Plan.
- En el plan de aportes aprobado a los fondos de contingencia del proyecto, respecto a los riesgos del área comercial, a julio de 2020 se previa disponibilidad de 44.225 millones de pesos constantes a diciembre de 2013 se evidenció que, con corte a julio de 2020, para el riesgo comercial, se cuenta con un saldo aproximado de \$29.774.604.290.

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del

¹⁰ Pág. 9-31 del Informe Mensual de Interventoría N. 58.

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

proyecto frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se tomó como referente lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 498 del 13 de abril de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, pues en estos documentos se establecen medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19, así:

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

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

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

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó a la Interventoría y a la ANI el 05 de mayo de 2020, el plan de reactivación de obras y presupuesto para la ejecución del Otrosí 6, que incluía dicho protocolo, mediante oficios con Rad ANI 20204090393422.

Posteriormente el Consorcio Interventoría NMS se pronunció favorablemente sobre el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad a través de radicado ANI No. 20204090422182 del 14 de mayo de 2020, según Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 (Circular N. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 de la ANI) emitida por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

Respecto al control por parte de la Interventoría a la aplicación del protocolo presentado por el Concesionario, se evidenció seguimiento y retroalimentación semanal a las acciones implementadas por este último, a partir del 31 de marzo de 2020.

5.4.2 Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 498 “*Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan*

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

en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública”. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser revisado por las interventorías, así:

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

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

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

Así como en el protocolo para la implementación de medidas de bioseguridad, el Concesionario remitió en conjunto el plan de reactivación de obras y protocolos de bioseguridad para Fase I del Plan Remedial del Contrato bajo esquema APP 12 de 2015, mediante oficio con Rad ANI Rad ANI 20204090393422 del 05 de mayo de 2020. La Interventoría por medio de los oficios con Rad ANI 20204090422182 del 14 de mayo de 2020 y Rad ANI 20204090426222 del 15 de mayo de 2020 dio la No Objeción a dicho plan.

Con ocasión a la No Objeción del plan de reactivación de obras de infraestructura por parte de la Interventoría, la Supervisión se manifestó a través de oficio con Rad ANI 20203050141571 de 15 de mayo de 2020, de conformidad a los términos establecidos en la normatividad vigente, sobre la No Objeción al Plan de Reactivación de Obras de Infraestructura para la Fase 1 del Plan Remedial con sus Protocolos de Bioseguridad por emergencia COVID-19 emitida por la Interventoría mediante oficio con Rad ANI 20204090426222 del 15 de mayo de 2020.

Por otro lado, mediante Resolución No. 618 del 31 de mayo de 2020 se derogaron las Resoluciones 471 del 22 de marzo de 2020 y 498 del 13 de abril de 2020, citadas líneas arriba, reactivando todas las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario que fueron suspendidas inicialmente con

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

ocasión de la emergencia sanitaria. En virtud de esto, no fue necesario de que la Interventoría notificara al Concesionario para retomar sus actividades contractuales, ya que, el Plan de reactivación de obras se alinea con el Plan de Obras de la Fase I del otrosí No. 6, el cual se ha venido ejecutando por parte del Concesionario y sobre el cual se mencionaron alertas en la sección 5.1.

5.4.3 Reportes derivados de los dispuesto en las circulares ANI

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

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto entregó,¹¹ los informes diarios de la siguiente manera:

- Reportes diarios por parte de la Interventoría realizados a partir del 31 de marzo de 2020 hasta el 29 de abril de 2020.
- Reportes diarios reportados por parte del Concesionario a partir del 31 de marzo de 2020 hasta 25 de abril de 2020.

Lo anterior, permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la circular citada.

Asimismo, a través de esta circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”*

Al respecto, el 27 de agosto de 2020, la Interventoría allegó a esta Oficina la campaña para la divulgación e información de las medidas de prevención y propagación del COVID– 19 señaladas por el Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte que se encuentran cargadas en la página web de la Interventoría¹², así mismo, se evidenció en el Twitter del Concesionario Aliadas¹³ una publicación¹⁴ con relación a las medidas para prevenir la propagación del COVID– 19.

¹¹ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹² La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <https://aliadas.com.co/> y la página web de la Interventoría a través del link <https://www.interventorianms.com/>

¹³ Twitter Aliadas @aliadasprogreso

¹⁴ Publicación del 20 de mayo de 2020

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

En segundo lugar, a través de la circular No. 2020100000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció “(...) medidas de bioseguridad aplicable en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”. A través de esta circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y seguimiento a dichas medidas, para lo cual deben remitir a la Entidad un informe semanal de seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

Al respecto, en la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados de la siguiente manera:

- Reportes semanales por parte de la Interventoría con el formato GCSP-F-292 a partir del 29 de abril de 2020 hasta la fecha de la auditoría (julio 2020).
- Reportes semanales por parte del Concesionario con el formato GCSP-F-292 a partir del 29 de abril de 2020 hasta la fecha de la auditoría (julio 2020).

Estos informes son allegados **con copia** mediante correo electrónico a la Líder del Equipo de Supervisión para su seguimiento por parte del Concesionario e Interventoría¹⁵, ya que estos informes son remitidos directamente al presidente de la ANI el Dr. Manuel Felipe Gutierrez y a la Dra. Carolina Guamán Montero, Gerente de Comunicaciones de la ANI, por directriz de la Alta Gerencia.

Por otro lado, a través del radicado ANI No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020 la ANI informó que:

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

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

Según lo anterior, se dispone la Plataforma de Aniscopio para realizar el reporte a la Alta Gerencia de la Entidad, sin embargo, se evidenció que el acceso al módulo “Reporte Covid-19” en ANISCOPIO es restringido y por ende dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, lo cual puede generar impactos negativos en la función del Equipo de Coordinación y

¹⁵ Correos electrónicos como evidencia.

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

Seguimiento del Proyecto anteriormente citada, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”*.

Lo anterior también puede generar impactos negativos en los controles para asegurar la calidad de la información que reporta Interventoría en el módulo “Reporte Covid-19” de ANISCOPIO. En este punto se debe tener en cuenta que la calidad de la información hace parte de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*¹⁶ y que la *“Transmisión de información incompleta o errada”* es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”*¹⁷

Respecto a las eventuales problemáticas asociadas a la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”*, se debe tener en cuenta que impactos negativos en su cumplimiento pueden dar lugar a que se genere la causa *“Incumplimiento del manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual”*, identificada por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales.”*¹⁷

Por lo anterior, es preciso indicar que la Supervisión debe continuar con la gestión requerida para acceder a la información cargada por la Interventoría en el módulo “Reporte Covid-19” de Aniscopio y así validar el adecuado ejercicio de la Interventoría como el aseguramiento de la calidad de la información reportada.

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

- Se evidenció que el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S ha implementado un protocolo en condiciones seguras que busca asegurar una operación y mantenimiento que

¹⁶ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

¹⁷ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

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

permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Santana – Mocoa - Neiva, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.

- Se evidenció que el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S ha implementado un plan de reactivación de obras de infraestructura orientado a la Fase I del Plan Remedial y la operación y mantenimiento sobre el corredor vial Santana – Mocoa - Neiva, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.
- Se evidenció que en virtud de lo reglado en la circular No. 2020409000114 del 16 de marzo de 2020, el equipo de Interventoría, como el Concesionario, cumplió con la entrega de los reportes diarios y semanales para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- Se encontró que los informes semanales en el formato GCSP-F-292 por parte del Concesionario y la Interventoría, son allegados **con copia** mediante correo electrónico al Líder del Equipo de Supervisión para su seguimiento por parte del Concesionario e Interventoría¹⁸, y estos informes son remitidos directamente al presidente de la ANI el Dr. Manuel Felipe Gutierrez y a la Dra. Carolina Guamán Montero, Gerente de Comunicaciones de la ANI por directriz de la Alta Gerencia.
- Se evidenció que la Interventoría verifica y asegura el cumplimiento de lo establecido en la Circular No. 2020409000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos)”*.
- Se evidenció que el acceso al módulo “Reporte Covid-19” en ANISCOPIO es restringido y por ende dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, lo cual puede generar impactos negativos en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto anteriormente citada, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”*.
- Se debe tener en cuenta que la ausencia de controles para asegurar la calidad de la información que reporta Interventoría en el módulo “Reporte Covid-19” de ANISCOPIO puede traer impactos negativos en el cumplimiento de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*¹⁹ y que la

¹⁸ Correos electrónicos como evidencia.

¹⁹ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y*

“Transmisión de información incompleta o errada” es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “Pérdida de credibilidad de los grupos de interés”;²⁰ por lo tanto, es recomendable que la Supervisión continúe con la gestión requerida para acceder a la información cargada por la interventoría en el módulo “Reporte Covid-19” de Aniscopio.

- El concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S actualmente tiene a cargo dos estaciones de peaje: Altamira y Los Cauchos, por lo tanto, el recaudo en ambos peajes fueron afectados acorde lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020²¹, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”, con la suspensión del cobro de tarifas a partir del 25 de marzo de 2020 y hasta el 31 de mayo de 2020. Este análisis se detalló en la sección 5.3 del presente informe.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) al **Consorcio Interventoría NMS**, en el mes de julio de 2020:

Tabla 16. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	11
02	Gestión Técnica	26	26
03	Gestión Financiera	22	22

estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.

²⁰ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

²¹ “**Artículo 13.** Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de qué trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
04	Gestión Jurídica	11	11
05	Gestión de aforos y recaudo	16	16
06	Gestión Ambiental	9	9
07	Gestión Social	13	13
08	Gestión Predial	11	11

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

El detalle de los criterios evaluados con la MED julio de 2020 se puede consultar en el anexo 4. Asimismo, a partir de los resultados de la aplicación de la MED, se formulan recomendaciones a la gestión de la Interventoría en la sección 9.3.2.

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

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

En el cuerpo del documento se han presentado recomendaciones en función de la articulación con entidades externas y comunidades, seguimiento a las contingencias del proyecto y medidas orientadas a verificar la gestión que se adelanta respecto a los lineamientos de la ANI con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19. Estas recomendaciones se agrupan en la sección 9.3.1

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, se validaron:

1. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República.

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

2. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) generadas a partir de no conformidades señaladas por la Oficina de Control Interno en las auditorías pasadas.
3. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir del 2019, por Organismos de Control del Estado, de la Superintendencia de Transporte y de la Oficina de Control Interno de la ANI.

La verificación de las acciones descritas se presenta enseguida:

8.1. Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

Se evidenció que mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos cuyos planes de mejoramiento deben ser presentados a través del Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes (SIRECI) de la CGR, conforme a la Resolución 07350 de 2013, dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes al recibo del documento. Aspectos relacionados con el proyecto Santana – Mocoa – Neiva se consideran en los hallazgos identificados con los números 14 (atención de puntos críticos), 16 (gestión predial) y 17 (estado de avance de los proyectos).

Asimismo, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que mediante radicado ANI No. 20204090575632 del 2 de julio de 2020, la ANI recibió el informe de auditoría financiera correspondiente a la vigencia 2019, en el cual la Contraloría General de la República formuló siete (7) hallazgos relacionados con el proyecto Santana – Mocoa – Neiva, los cuales, al igual que los planes de mejoramiento asociados, se sintetizan a continuación:

Tabla 17. Hallazgos en término de la Contraloría General de la Republica.

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1340	<p>Hallazgo Administrativo. - Modelo Financiero con fines contables del Contrato 012 de 2015 Concesión Santana-Mocoa-Neiva.</p> <p>La ANI para dar cumplimiento a lo establecido en el inciso 6 del numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 582 de 20184 expedida por la Contaduría General de la Nación, desarrolló un modelo financiero con fines contables para poder determinar los criterios a utilizar para la medición y adecuada revelación de los activos y pasivos desarrollados en la ejecución del contrato de concesión y cuyo resultado se refleja en los estados financieros de la Agencia.</p> <p>De acuerdo con la GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN MODELO FINANCIERO CON FINES CONTABLES – MODO CARRETERO 4G - INICIATIVAS PUBLICAS de la ANI, para el reconocimiento y medición de los Activos (Capex⁵ y Mantenimiento Mayor) y el Gasto (Opex⁶) se tomará en cuenta la información contractual, referente al valor del contrato, así como la consignada en el apéndice financiero y el plan de obras.</p> <p>Al verificar el Modelo Financiero para el reconocimiento contable del contrato de Concesión 012 de 2015, que corresponde a un contrato de cuarta generación de iniciativa pública, se evidenciaron las siguientes inconsistencias: (ver páginas 19 a 22 del informe).</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestiones e Informe aclaratorio de la Interventoría 2. Reporte del ajuste contable <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Soportes de Capacitación 4. Ajuste Guía GADF-I-010 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de Cierre. <p>Fecha de Cierre: 30/06/2021</p>

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1380	<p>Hallazgo Disciplinario. - Estado del Proyecto Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015.</p> <p>La CGR en la evaluación de la documentación contractual del Contrato 012 de 2015, identificó que el proyecto Concesión Santana – Mocoa - Neiva, que se ejecuta a través del Contrato de Concesión 012 de 2015 no se desarrolla de conformidad con lo establecido en el contrato, toda vez que no se ha cumplido con las obligaciones de financiación y fondeo de subcuentas, con el Cronograma del Plan de Obras, con las actividades de operación y mantenimiento del corredor concesionado, ni con la actualización de las pólizas. Así mismo, el plazo de la Fase de Construcción de la Etapa Preoperativa finalizó el 5 de septiembre de 2019, sin que, entre otros aspectos, se hubiese dado cumplimiento a la ejecución de las intervenciones conforme a lo establecido contractualmente; en efecto, la Fase de Construcción de la Etapa Preoperativa tenía el 5% de avance real vs un 100% de avance programado para la versión vigente del Plan de Obras, al igual que los porcentajes de cada una de las Unidades Funcionales (UF). El Proyecto se encuentra paralizado en los trabajos de construcción, operación y mantenimiento y las actividades se han limitado al recaudo de los peajes Altamira y Los Cauchos.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestiones debida diligencia para cobro de multas 2. Gestiones con el Concesionario 3. Gestiones con la Interventoría <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Concepto a estructuración <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de Cierre <p>Fecha de cierre: 30/06/2021</p>

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1381	<p>Hallazgo Disciplinario. - Estaciones de Peaje del Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015.</p> <p>El Contrato de Concesión 012 de 2015, contempla en su Apéndice Técnico 1 la instalación y operación de seis (6) estaciones de peaje; dos (2) estaciones existentes y la instalación de cuatro (4) estaciones de peaje nuevas, ubicadas en las diferentes unidades funcionales que componen el proyecto.</p> <p>No obstante, lo anterior, por no haberse dado cumplimiento a las obligaciones contractuales relacionadas con el Plan de Obras, el mantenimiento y operación de la vía, por la no terminación dentro del plazo pactado (Hasta el 6 de septiembre de 2019) de las intervenciones contempladas en el Apéndice Técnico 1, no se había realizado la construcción de las cuatro (4) estaciones de peaje nuevas y en cuanto a la estación de peaje Los Cauchos no se habían podido actualizar las tarifas a resolución de acuerdo a la estructura tarifaria definida y prevista en 2015.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto de estructuración respecto al recaudo de peajes 2. Informe de la Interventoría 3. Notificación al Concesionario de las condiciones para el pago del DR8 4. Gestiones con el Concesionario <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Concepto a estructuración <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Informe de cierre. <p>Fecha de cierre: 30/06/2021</p>

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1382	<p>Hallazgo Disciplinario. - Recaudo de la Estación de Peaje Altamira en el Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015.</p> <p>A 6 de septiembre de 2019, no se había dado cumplimiento a las obligaciones contractuales relacionadas con el Plan de Obras y el mantenimiento y operación, por la no terminación dentro del plazo pactado de las intervenciones contempladas en los Apéndices Técnicos 1 y 2, además se han generado afectaciones en el nivel de servicio a los usuarios de la vía, y disminución en el recaudo de peajes para la financiación del proyecto. El recaudo del Peaje Altamira se ha visto afectado por la imposibilidad de actualización de las tarifas, debido a que no se han dado las condiciones para dicha actualización como es la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional o del Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional en la que se encuentran ubicadas las estaciones de peaje y por las deficiencias en la operación y mantenimiento de la vía. Así mismo, se han establecido tarifas temporales por cierre de la vía por las deficiencias en seguimiento atención y control de puntos críticos, como las que se establecieron por la emergencia vial generada por el cierre vial en el PR21 de la ruta 4505 unidad funcional 3 el 18 de julio de 2019 sumada a las restricciones generadas en el sector de “Pericongo” y otras condiciones de la vía como las inestabilidades presentadas en los sitios críticos.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto jurídico 2. Gestiones con la Interventoría y el Concesionario 3. Concepto técnico 4. Gestiones con la Alcaldía y DITRA 5. Concepto a estructuración sobre vías alternas y aclaración de definiciones 6. Notificación al concesionario de las condiciones para el pago del DR8 7. Gestiones con el concesionario <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Recomendación a Estructuración sobre las Definiciones contractuales de Elusión y Evasión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Informe de Cierre <p>Fecha de cierre: 30/06/2021</p>

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1383	<p>Hallazgo Disciplinario. - Gestión Predial en el Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015.</p> <p>Se evidenció que existían a diciembre de 2019, sesenta y ocho (68) pagos realizados del Impuesto de Registro que ascienden a la suma de TREINTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CUARENTA PESOS (\$37.271.240.00) MONEDA CORRIENTE, correspondientes al pago de intereses moratorios por extemporaneidad en el pago de dicho impuesto, intereses desembolsados de la Subcuenta Predios sin que esté contemplado como gasto elegible de dicha subcuenta, toda vez que al ser causados por el incumplimiento del Contrato de Concesión por parte del Concesionario, deberán estar a cargo del mismo y no de la Subcuenta Predial.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto de la Interventoría, con la verificación y tasación (si aplica) de los pagos no debidos realizados desde la subcuenta predial. 2. Solicitud de la ANI al concesionario solicitando la devolución (si aplica) de los pagos no debidos desde la subcuenta predial. 3. Certificación a la fiducia, en donde se relacionen los pagos realizados desde la subcuenta predial y el motivo del desembolso. 4. Informe antecedentes Hallazgo 5. Oficio de devolución depósito Judicial <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Base de datos de seguimiento NIIF trimestral 7. Generación de Base de datos dinámica para seguimiento y control <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre. <p>Fecha de cierre: 30/06/2021</p>

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1384	<p>Hallazgo Disciplinario. - Estudios y Diseños de las obras del Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015.</p> <p>La Parte General de Contrato 012 de 2015 en el numeral 6.1 Presentación de los Estudios, en el literal (d) establece que para iniciar la ejecución de cualquier Intervención deberá haberse surtido lo previsto en la Sección 6.2 siguiente para los correspondientes Estudios de Detalle, siempre que no haya objeción del interventor o que las objeciones hayan sido resueltas.</p> <p>Es decir que para el inicio de las unidades funcionales que inicien con posterioridad al 21 de septiembre de 2016 se debe tener la no objeción de los estudios y diseños.</p> <p>Sin embargo, se evidenció que no todos los Estudios y Diseños de Detalle tiene la No Objeción de la Interventoría, tal como se muestra en el Cuadro reportado en el Informe de Interventoría y en el Informe de Seguimiento del proyecto de diciembre de 2019.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestiones con la Interventoría e informe 2. Gestiones y concepto a estructuración 3. Informe trazabilidad Estudios y Diseños 4. Gestiones a concesionario para actualización de estudios y diseños 5. Gestiones negociación Fase II para estudios y diseños 6. Gestiones de Liquidación <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Recomendación al área de estructuración sobre la aclaración de los estudios y diseños que se requieren para inicio de la fase de construcción. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre <p>Fecha de cierre: 30/06/2021</p>

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1385	<p>Hallazgo Disciplinario. - Obras Sector Pericongo del Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015.</p> <p>Mediante el Otrosí 5 al Contrato de Concesión del 12 de agosto de 2019 se modifican las siguientes cláusulas: (Ver pag. 48 del informe).</p> <p>Con base en este Otrosí, se realizaron cuatro (4) desembolsos por \$461.578.573, de los cuales reporta la Interventoría como recursos no necesitados la suma de \$21.892.124.70, los cuales a diciembre de 2019 no habían sido devueltos junto con los intereses generados a la Subcuenta Predios, contraviniendo lo establecido en el Otrosí.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Gestiones con la fiduciaria Gestiones con la Interventoría Informe Aclaración Oficio a Concesionario Concepto jurídico y financiero Acta de aprobación de pólizas <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Financiero y técnico de aclaración de saldos de la subcuenta Pericongo Aplicación procedimiento de aprobación de pólizas No. GCSP-P-012. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre <p>Fecha de cierre: 30/06/2021</p>

Fuente: Certificado 525-20200703_OSIRECI Auditoria Financiera – Vig. 2019 y Plan de Mejoramiento Institucional a agosto de 2020.

Se evidenció que los planes de mejoramiento indicados en la tabla anterior fueron cargados al SIRECI el 18 de agosto de 2020, registrado con el consecutivo 52402020-07-03.

8.2. Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Se evidenció que en el Plan de Mejoramiento por Procesos - PMI²² no se cuentan con no conformidades derivadas de la Oficina de Control Interno – OCI asociadas al proyecto Santana. Mocoa – Neiva

²² Disponible para descarga en <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

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

8.3. Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado, de la Superintendencia de Transporte y de la Oficina de Control Interno de la ANI

Se identificó que en el informe de auditoría por parte de la Oficina de Control Interno – OCI de la ANI, de la vigencia de 2019²³ se originó la siguiente advertencia:

“Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que la Vicepresidencia de Gestión Contractual tome acciones inmediatas para evitar incumplimientos de la Entidad por desacato:

Se advierte un posible incumplimiento de la Entidad frente lo ordenado por el Consejo de Estado en su decisión sobre la acción popular promovida por la Defensoría del Pueblo (Seccional Putumayo), mediante la cual se solicitó señalar e implementar elementos de seguridad en las zonas próximas al colegio Fidel de Montclar, ubicado en la vía Mocoa – Pitalito, ya que, a pesar de que el plazo para dar cumplimiento sea de tres meses a partir de mayo de 2019, en la auditoría no se evidenció la construcción, o adecuación, de andenes, obligación ordenada por esa Corporación en ese sector.”

Con ocasión de lo anterior, en el desarrollo de esta auditoria se realizó seguimiento al estado del cumplimiento de la sentencia proferida en el proceso N. 52001-23-33-000-2015-00700-02 por el Tribunal Administrativo de Nariño, aclarada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante providencia del 25 de abril de 2019, notificada el 23 de mayo de 2019.

Por lo que se identificaron las siguientes acciones:

- Mediante oficio con Rad ANI 20193050253791 del 05 de agosto de 2019, ANI solicitó a la Interventoría allegar el informe actualizado referente al fallo judicial.
- Mediante oficio con Rad ANI 20194090851572 del 15 de agosto de 2019, la Interventoría allegó a la ANI informe donde se reitera lo informado mediante oficio con Rad ANI 20194090376752 del 11 de abril de 2019, donde se informa que se realizaron las siguientes actividades:
 - a. Pintura de resaltos ubicados en el PR2+0760 y PR2+094, Ruta 4503 en la UF6.
 - b. Demarcación cruce cabreado PR2+0840 Ruta 4503 de la UF6, marcas viales de zona escolar y pictograma paso escolar en cada sentido.
 - c. Líneas de borde y centrales entre el PR2+0830 y PR2+0900 Ruta 4503 de la UF6.
 - d. Señales verticales de zona escolar SP-47^a, SP-47B, resaltos SP-25, SP-25 y de velocidad SP-30.

²³ Memorando con Rad ANI 20191020113793.

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

Sin embargo, respecto a lo dispuesto en el numeral 4.2 del artículo CUARTO de la sentencia proferida en el marco del proceso identificado en el asunto relacionado con la construcción de andenes, la Interventoría advierte que el Concesionario no ha realizado ninguna propuesta ni implementado ninguna actividad.

Se evidenció que, a la fecha de esta auditoría, sigue pendiente la construcción de los andenes. Según lo manifestado por el equipo de Supervisión:

- El Concesionario no ha presentado las pólizas actualizadas del proyecto, lo que imposibilita la intervención del sector hasta contar con las pólizas de cubrimiento para ese tramo.
- Los andenes son un tipo de obra por demanda cuyos recursos deben ser obtenidos de la Subcuenta Obras Menores, lo cual a la fecha aún no ha sido posible.
- Se evaluó entre las partes incluir las intervenciones para los andenes en la Fase II del Plan Remedial.

No obstante, que se haya realizado gestión para atender el fallo, a la fecha los términos de este se encuentran vencidos y sigue sin superarse las demandas de este. Por lo anterior, la advertencia para efectuar las acciones dispuestas en la sentencia proferida en el proceso N. 52001-23-33-000-2015-00700-02 por el Tribunal Administrativo de Nariño, aclarada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante providencia del 25 de abril de 2019, notificada el 23 de mayo de 2019 sigue presente, lo que se reitera en la sección 9.4.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 31 de agosto de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 21 de agosto de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría, al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto y al Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica.

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

Las conclusiones, al igual que las recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de ***“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción”*** se concluye:

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

- a. El Concesionario ha iniciado obras preliminares para la atención de los puntos críticos, no obstante, se evidencian atrasos en las actividades de mantenimiento vial y bacheo, según lo dispuesto en los anexos del otrosí No. 6.
- b. En virtud de la ejecución de obras dispuestas en la Fase I del Plan Remedial, el Concesionario ha iniciado obras preliminares para la atención de los puntos críticos, no obstante, se evidenciaron atrasos en la ejecución de sus actividades. Teniendo en cuenta que existen atrasos en sitios críticos priorizados, cuya fecha de terminación se acordó para el 30 de agosto de 2020, el Concesionario deberá incrementar sus esfuerzos para cumplir de acuerdo con lo pactado en el otrosí No. 6.
- c. Se evidenció que tres (3) de los sitios críticos priorizados para su atención por parte del Concesionario, descritos en el Acta de Inicio del otrosí No. 6 y ubicados en los: PR28+100, PR34+400 y PR33+400 de la Ruta Nacional 4503 podrían verse afectados por dificultades con la comunidad, al igual que cinco (5) puntos críticos no priorizados y acordados dentro de la ejecución de obras de la Fase I del Plan Remedial, ubicados en el PR39+200, PR41+800, PR48+00, 55+900 y 34+150.
- d. Los retrasos en la ejecución de los proyectos hacen parte de los riesgos identificados por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, riesgo que pudiese ser alertado, en primera instancia con el incumplimiento del Cronograma del Plan de Obras en la Etapa Preoperativa, y con los atrasos en la ejecución de las actividades de obra acorde con lo pactado en la Fase I del Plan Remedial.
- e. Se pueden llegar a generar alertas sobre el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento a proyectos de infraestructura de transporte denominado caducidad o terminación anticipada del contrato, en virtud de la Resolución 146 de 25 de enero de 2019 confirmada por la Resolución 146 de 2019 por la cual se declaró el incumplimiento grave del Concesionario.
- f. Con ocasión del Decreto 1457 de 2020, por el cual se limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional, el tráfico en el peaje Altamira, en comparación con el año 2019, a mayo de 2020 ha presentado una disminución del 28%,. Así mismo, se evidenció una tendencia negativa en el tránsito promedio diario anual sin exentos representada con una diferencia negativa de 1.016 vehículos.
- g. Con ocasión del Decreto 1457 de 2020, por el cual se limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional, el tráfico en el peaje Los Cauchos, en comparación con el año 2019, a mayo de 2020 ha presentado una disminución del 23%. Así mismo, se evidenció una tendencia negativa en el TPD anual sin exentos representada con una diferencia de 1.298 vehículos.
- h. Como consecuencia de la expedición de la Resolución 03136 de julio de 2019, por la cual se dispuso a descontar el 50% de las tarifas del peaje Altamira por un periodo de cuarenta

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

y cinco (45) días en 2019, debido a la pérdida de banca entre el PR 20+060 al PR21+0150 de la Ruta 4505, la Interventoría estimó que se dejó de percibir la suma de **\$1.632.597.800 millones por concepto del cobro de la tarifa de peaje.**

- i. Según la estimación del recaudo esperado versus el recaudo real, para la vigencia del 2019 se presentó un déficit de 36.2 %, ya que para el año 2019 se tenía presupuestado el cambio tarifario especificado en la Resolución 1207 de 2015, tarifas establecidas para la Etapa de Operación y Mantenimiento, situación que no ha sido posible llevar a cabo a raíz del atraso en la ejecución de obras y el proceso de caducidad con el que atraviesa el proyecto.
 - j. Con respecto al recaudo para la vigencia de 2020, adicional al déficit estimado a causa de la imposibilidad del incremento tarifario para la Etapa de Operación y Mantenimiento, el desfase del 70.8% en el recaudo esperado versus el real puede obedecer a las medidas de aislamiento preventivo como consecuencia una disminución de tráfico en corredor concesionado y el no cobro de peaje a partir del 25 de marzo hasta el 31 de mayo de 2020.
 - k. Se estimó que el recaudo dejado de percibir durante el periodo de exención de tarifas para los peajes Altamira y Cauchos en virtud del Decreto 482 de 2020, fue de **dos mil quinientos veintisiete millones doce mil ochocientos (\$ 2.527.012.800,00) pesos incluyendo el valor que se debería consignar al fondo de seguridad vial.**
 - l. En cuanto a las proyecciones de tráfico y recaudo del estructurador, es claro que no se cumple con lo esperado, afectando los ingresos que se pretendían obtener por recaudo de tasa de peaje.
 - m. Se alerta ante una posible materialización de riesgos del área comercial asignados a la Entidad, cuyo impacto debe ser tenido en cuenta dada la posibilidad de que se supere el trámite de caducidad en el que se encuentra el proyecto y la ejecución de la Fase I del Plan Remedial acordado entre las partes y materializado en el otrosí No. 6, así como lo que se decida con la aprobación, o no, de la Fase II del mismo Plan.
 - n. En el plan de aportes aprobado a los fondos de contingencia del proyecto, respecto a los riesgos del área comercial, a julio de 2020 se previa disponibilidad de 44.225 millones de pesos constantes a diciembre de 2013 se evidenció que, con corte a julio de 2020, para el riesgo comercial, se cuenta con un saldo aproximado de \$29.774.604.290.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio Interventoría NMS, en el proyecto de concesión de modo carretero Santana - Mocoa - Neiva.”* se concluye:

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

Se concluye que, en términos generales, el **Consorcio Interventoría NMS** cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión.

3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de ***“Verificar la gestión derivada de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCly Contraloría General de la República – CGR”*** se concluye:
 - a. Se identificó que la advertencia generada por la Oficina de Control Interno en 2019 relacionada con el cumplimiento de la acción popular resuelta mediante la sentencia proferida en el proceso N. 52001-23-33-000-2015-00700-02 por el Tribunal Administrativo de Nariño, aclarada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante providencia del 25 de abril de 2019, notificada el 23 de mayo de 2019 sigue presente a pesar de que los términos estén vencidos.
 - b. Con ocasión del oficio con Rad ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte- Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos. Aspectos relacionados con el proyecto Santana – Mocoa – Neiva se consideran en los hallazgos identificados con los números 14 (atención de puntos críticos), 16 (gestión predial) y 17 (estado de avance de los proyectos).
 - c. Se evidenció que mediante radicado ANI No. 20204090575632 del 2 de julio de 2020, la ANI recibió el informe de auditoría financiera correspondiente a la vigencia 2019, en el cual la Contraloría General de la República formuló siete (7) hallazgos relacionados con el proyecto Santana – Mocoa – Neiva, cuyos planes de mejoramiento fueron formulados por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto. Estos se cargaron al SIRECI el 18 de agosto de 2020, registrado con el consecutivo 52402020-07-03.

4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de ***“Verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.”*** se concluye:
 - a. Se evidenció que el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S ha implementado un protocolo en condiciones seguras que busca asegurar una operación y mantenimiento que permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Santana – Mocoa - Neiva, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.
 - b. Se evidenció que el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S ha implementado un plan de reactivación de obras de infraestructura orientado a la Fase I del Plan Remedial

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

y la operación y mantenimiento sobre el corredor vial Santana – Mocoa - Neiva, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.

- c. Se evidenció que en virtud de lo reglado en la circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el equipo de Interventoría, como el Concesionario cumplió, con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- d. Se encontró que los informes semanales en el formato GCSP-F-292 por parte del Concesionario y la Interventoría, son allegados **con copia** mediante correo electrónico al Líder del Equipo de Supervisión para su seguimiento por parte del Concesionario e Interventoría, y que estos informes son remitidos directamente a la Alta Gerencia.
- e. Se evidenció que la Interventoría verifica y asegura el cumplimiento de lo establecido en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos)”*.
- f. Se evidenció que el acceso al módulo “Reporte Covid-19” en ANISCOPIO es restringido y por ende dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, lo cual puede generar impactos negativos en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto anteriormente citada, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”*.
- g. Se debe tener en cuenta que la ausencia de controles para asegurar la calidad de la información que reporta Interventoría en el módulo “Reporte Covid-19” de ANISCOPIO puede traer impactos negativos en el cumplimiento de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*²⁴ y que la *“Transmisión de información incompleta o errada”* es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de

²⁴ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

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

proyectos de infraestructura de transporte denominado “Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”²⁵

- h. El concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S actualmente tiene a cargo dos estaciones de peaje: Altamira y Los Cauchos, por lo tanto, el recaudo en ambos peajes fueron afectados acorde lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020²⁶, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”, con la suspensión del cobro de tarifas a partir del 25 de marzo de 2020 hasta el 31 de mayo de 2020.

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

No se identificaron no conformidades.

9.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron no conformidades.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 12 de 2015.

²⁵ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

²⁶ “**Artículo 13.** Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”

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

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. Debido a las dificultades con la comunidad de Bota Caucana, y con la posibilidad de la afectación para la atención de ocho (8) sitios críticos pactados en la Fase I del Plan Remedial, se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, liderar la gestión que permita articular entre las partes involucradas las acciones a seguir y de presentarse imposibilidad de su intervención, formular acciones que permitan el desarrollo esperado del proyecto en virtud del objeto del Plan Remedial.
2. A pesar de que no se identificaron alertas en el cumplimiento de los controles definidos por la Entidad para los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominados: “retrasos en la ejecución de los proyectos” y “caducidad o terminación anticipada del contrato”, la situación actual del proyecto Santana – Mocoa – Neiva puede dar a que se recomiende a que al interior de la Entidad se revise la suficiencia y eficiencia de estos controles.
3. Con el propósito de evitar la materialización de causas asociadas al riesgo del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado “*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés*”, se recomienda continuar liderando las acciones al interior de la Entidad para poder verificar el ejercicio de la Interventoría y los reportes disponibles en el módulo “Reportar Covid-19” creado en Aniscopio con ocasión de la emergencia sanitaria.
4. Con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto definida en la sección 2.2.2 (e) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual, de “*Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión*”, se recomienda fortalecer el seguimiento y control a las actividades derivadas de los lineamientos de la ANI con ocasión de la emergencia sanitaria actual originada por el COVID-19.
5. En virtud de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto definida en la sección 2.2.2 (g) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual, de “*Agenciar la obtención de información y realizar su respectiva revisión dentro del alcance de cada gerencia para la gestión ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, de las necesidades de recursos para el proyecto cuando se requiera.*”, se recomienda se evalúe si con el saldo actual en la fidupervisora es suficiente para mitigar el posible impacto que pudiese causar la materialización de riesgos del área comercial a cargo de la ANI y realizar la gestión necesaria y oportuna ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público que la Entidad cuente con las contingencias requeridas en caso de que se materialice.

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

9.3.2 Para la Interventoría

1. Teniendo en cuenta el atraso en la ejecución de las actividades para la atención del mantenimiento vial (tramo norte, centro y sur), bacheo y de los puntos críticos según el cronograma de la Fase I del Plan Remedial, se recomienda continuar con el seguimiento de estas actividades, y de ser necesario generar alertas tempranas y soluciones alternas en pro del desarrollo del proyecto.
2. Se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento al recaudo, en especial con ocasión a la emergencia sanitaria a raíz de la pandemia mundial por el COVID 19, y de ser necesario generar alertas tempranas y soluciones entre las partes para el desarrollo del proyecto.
3. Se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento del estado del proyecto, así como, en la estimación y cuantificación del riesgo comercial teniendo en cuenta una posible materialización de este, con el fin de alertar, gestionar y minimizar el impacto oportunamente.
4. Se recomienda a la Interventoría continuar cumpliendo con lo dispuesto en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020 con relación a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”*, así como continuar con el seguimiento a la gestión que el Concesionario adelante al respecto.

9.4 Advertencias

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas, se reitera la siguiente advertencia, realizada inicialmente en 2019 por parte de la Oficina de Control Interno, con el fin de que al interior de la Entidad se implementen acciones inmediatas:

No obstante, que se haya realizado gestión para atender el fallo de la sentencia proferida en el proceso N. 52001-23-33-000-2015-00700-02 por el Tribunal Administrativo de Nariño, aclarada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante providencia del 25 de abril de 2019, notificada el 23 de mayo de 2019, a la fecha los términos de este se encuentran vencidos y, a agosto de 2020, sigue sin superarse la causa que dio lugar a la acción popular.

En este sentido, se reitera la advertencia de un posible incumplimiento de la Entidad frente lo ordenado por el Consejo de Estado en su decisión sobre la acción popular promovida por la Defensoría del Pueblo (Seccional Putumayo), mediante la cual se solicitó señalar e implementar elementos de seguridad en las zonas próximas al colegio Fidel de Montclar, ubicado en la vía Mocoa – Pitalito, ya

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

que, en la auditoría no se evidenció la construcción, o adecuación, de andenes, obligación ordenada por esa Corporación en ese sector.

Auditó:

Revisó:

Mary Alexandra Cuenca Noreña
 Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano
 Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
 Jefe de Oficina de Control Interno
(versión original firmada)

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

10. ANEXOS

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

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

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana – Mocoa - Neiva	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
---	---	---

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del **Contrato de Concesión No. 12 de 2015**. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, de aforos y recaudo, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Interventoría NMS, en virtud del **Contrato No. 448 de 2015**, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

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

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

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

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

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 12 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	18 de agosto de 2015
	Inicio fase de preconstrucción	23 de septiembre de 2015
	Terminación contrato de concesión	En función del VPIP

Fuente: Contrato de concesión No. 12 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONCESIONARIO ALIADAS PARA EL PROGRESO SAS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Carlos Alberto Solarte Solarte SAS	62.22%
CASS Constructores S.A.S	30.78%
Latinoamericana de Construcciones S.A	7.00%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio y en la presentación del proyecto actualizada a 15 de julio de 2020.

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 012 de 2015		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Se acordó la modificación del contenido del capítulo XV SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS de la parte general del contrato de concesión.	21/01/2016
Otrosí No 2	Se acordó modificar el equipo mínimo a ser dispuesto a disposición de la Policía de Carreteras (POLCA).	25/01/2016
Otrosí No 3	Se acordó modificar la cláusula 19.5 CESIÓN de la parte general del contrato de concesión, adicionando que, por hechos excepcionales y debidamente comprobados que afecten gravemente la ejecución del contrato, la ANI podrá autorizar la no permanencia del único líder.	06/05/2016
Otrosí No 4	Se acordó ampliar el plazo para que el Concesionario presentara la totalidad de la documentación para acreditar el cierre financiero, de 330 días contados desde la fecha de inicio, a 357 días contados desde la fecha de inicio.	18/08/2016
Otrosí No 5	Se acordó adicionar la sección de Cuentas y Subcuentas del Patrimonio Autónomo cuyo caso de que se presentara la imposibilidad de que el concesionario pudiera cumplir con la atención prioritaria del corredor vial concesionado que garantice la transitabilidad y seguridad de los usuarios, se autorizara el traslado de los recursos de subcuentas de la Cuenta Proyecto que no requieran uso inmediato a la subcuenta que resulte deficitaria o subcuenta que se cree con el propósito para dicha atención prioritaria.	12/08/2019

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 012 de 2015

Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Modificatorio del Otrosí No 5	Aclarar las garantías del Otrosí, ya que ya que consideran que los recursos de las subcuentas servirán para garantizar el pago de multas y la penal pecuniaria y no con cargo a las pólizas	09/10/2019
Otrosí No 6	Se definió el traslado de recursos de la Subcuenta predial a la Subcuenta "Periodo Inicial" para la intervención de actividades prioritarias en el corredor vial, Sitios críticos, Mantenimiento Rutinario mayor y menor, bacheo, rocería y diseños de algunos sitios críticos, en virtud del Plan Remedial.	13/03/2020
Modificatorio del Otrosí No 6	Aclarar particularmente los mecanismos de aseguramiento para el Otrosí No. 6, y así lograr su cubrimiento, el cual era requisito para iniciar las actividades de la Fase I del Plan Remedial.	12/05/2020

Fuente: Contrato de Concesión No. 12 de 2015 y sus documentos contractuales cargados en el Secop I.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 448 DE 2015	Nombre interventoría	Consortio Interventoria NMS
	Representante legal	Edgar Santiago Alba Parra
	Valor inicial	\$34.770.385.142
	Suscripción contrato	18 de septiembre de 2015
	Suscripción acta de inicio	23 de septiembre de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	84 meses

Fuente: Contrato de Interventoría No. 448 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO INTERVENTORIA NMS

ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
La Vialidad S.A.S	85%
Sesac S.A	15%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio y en la presentación del proyecto actualizada a 15 de julio de 2020.

Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría N. 448 de 2015

Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Modificar el plazo establecido en el Anexo 4. Metodología y Plan de Cargas de Trabajo.	13/01/2016

Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría N. 448 de 2015

Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 2	Se acepta la cesión de la participación de la empresa Gestión Integral de Suelo S.L Colombia, dentro del Consorcio Gesac.	31/05/2016
Otrosí No 3	Se acepta cesión de participación consorcial del Consorcio Interventoria NMS.	25/06/2018

Fuente: Documentos contractuales cargados en el Secop I.

Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI–P–003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con agenda y el plan de auditoría, de la siguiente manera:

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	07/07/2020	10:50 – 11:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	22/07/2020	8:00 – 12:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	24/07/2020	8:00 – 12:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	21/08/2020	16:00
Reunión de cierre vía Microsoft Teams	31/08/2020	8:00 – 09:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del **Contrato de Concesión No. 12 de 2015**.

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

Plan de auditoría:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana – Mocoa - Neiva	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
---	---	---

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

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

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

atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

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

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

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	SI	C	2	Entrega de diseño geométrico (4G)	SI	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI	C	3	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI	C	4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	SI	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI	C	5	Plan de obras del concesionario (4G)	SI	C
5	Capacitación equipo de interventoría	SI	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI	C	7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	SI	C
9	Exigir información al concesionario	SI	C	10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y	SI	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
					de mantenimiento de la concesión		
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscopio)	SI	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI	C
12	Entrega de informes de interventoría	SI	C	13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C	14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI	C
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI	C
17	Entrega de documentación	NA	C	18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	SI	C
18	Copias de seguridad	NA	BP	19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C	20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	SI	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
20	Proceso de liquidación	NA	C	21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI	C
				22	Seguimiento elementos de contención	SI	C
				23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	SI	C
				24	Auditorias de seguridad vial por parte de la interventoría	SI	C
				25	Permisos de ocupación temporal de vía	SI	C
				26	Procedimientos de control de transporte de carga	SI	C
				27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
				28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	SI	C
				29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI	C
				30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
				31	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	SI	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI	C
2	Verificación giros equity (4G)	SI	C	2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	SI	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	SI	C	4	Verificación en cambios en la composición accionaria	SI	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI	C	5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	NA	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	SI	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI	C
7	Inventario de activos (4G)	SI	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	SI	C	8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	SI	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI	C
10	Análisis financiero del recaudo	SI	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	SI	C
11	Retribución del Concesionario	NA	C	11	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	NA	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI	C	12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI	C	13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI	C	14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	SI	C	15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI	C	16	Estado de multas y sanciones	NA	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	NA	C				
18	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI	C				
19	Realizar seguimiento de las contingencias	SI	C				
20	Informes del fideicomiso	SI	C				
21	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI	C				
22	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	SI	C				
23	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C				
24	Informes de formatos financieros ANI	SI	C				
25	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI	C				
26	Actualización de inventario de activos	NA	C				
27	Entrega de activos	NA	C				
28	Entrega de avalúos	NA	C				
29	Contratos de arriendo y leasing	NA	C				
30	Conciliación de formatos reversión	NA	C				

05 Componente Aforos y Recaudo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	SI	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	SI	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI	C	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI	C
3	Certificación de tráfico vehiculares en cada caseta de peaje	SI	C	3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI	C
5	Verificación del recuado de peajes que reporta el concesionario	SI	C	5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	NA	C
6	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	SI	C	6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	SI	C
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	SI	C	7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	NA	C
8	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI	C	8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	SI	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	SI	C	9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	SI	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	SI	C	10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	SI	C	11	Informe final de interventoría ambiental	NA	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI	C	12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI	C
13	Equipos de video interventoría	SI	C	13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C

05 Componente Aforos y Recaudo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	SI	C	14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C				
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	SI	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	SI	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C	3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI	C	4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C	5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	SI	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	SI	C	6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	NA	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C	7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	SI	C	8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C	9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI	C
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI	C	10	Seguimiento al control de invasiones	NA	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C	11	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI	C
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI	C	12	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	si	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C	13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP	14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
				15	Predios saneados y libres de ocupación	NA	C