



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020196893**
20231020196893
Fecha: **20-12-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

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

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidente Ejecutiva

DE: **GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana - Mocoa - Neiva.

Respetadas Ingenieras,

La Oficina de Control Interno, entre octubre y diciembre de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de la Interventoría del contrato de concesión No. 012 de 2015, correspondiente al proyecto Santana - Mocoa - Neiva, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario Ruta al Sur S.A.S

Las conclusiones se describen en el capítulo 11 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y recomendaciones realizadas.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20231020196893**

20231020196893

Fecha: **20-12-2023**

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

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

Atentamente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe en pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO Coord GIT GIT Carretero 1 BOGOTA D.C.

Proyectó: July Paola Rodríguez Ortiz – Auditor de la Oficina de Control Interno

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

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20231020077688

GADF-F-010



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20231020196893**

20231020196893

Fecha: **20-12-2023**

Agencia Nacional de Infraestructura

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

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBI
2023.12.20 20:00:02

Firmado Digitalmente

CN=GLORIA MARGOTH CABRERA RUI
C=CO
O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTR
E=gcabrera@ani.gov.co

Llave Pública

RSAs2048 bits
Agencia Nacional de
Infraestructura

INFORME DE AUDITORÍA

**Informe de auditoría a la función pública de la
Supervisión y de Interventoría asociadas al
proyecto de concesión carretera Santana –
Mocoa - Neiva**

**OFICINA DE
CONTROL INTERNO**



**2023
DICIEMBRE**

Contenido

1. OBJETIVOS	5
1.1 Objetivo general:.....	5
1.2 Objetivos específicos:	5
2. ALCANCE.....	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
4.1 Información de contratos	7
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)	9
4.3 Descripción del proyecto.....	10
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
5.1 Ejecución del plan de obras.....	13
5.1.1 Unidad Funcional 1: Neiva – Campoalegre	17
5.1.2 Unidad Funcional 2. Campoalegre – Gigante.....	22
5.1.3 Unidad Funcional 3. Gigante – Garzón.....	28
5.1.4 Unidad funcional 4. Garzón – Pitalito – San Agustín.....	29
5.1.5 Unidad Funcional 5. Pitalito – San Juan de Villalobos.....	36
5.1.6 Unidad Funcional 6. San Juan de Villalobos – Mocoa	37
5.1.7 Unidad funcional 7. Mocoa – Santana – Puerto Asís.	43
5.1.8 Sitios críticos	46
5.1.9 Conclusiones sobre el estado de ejecución del plan de obras.....	52
5.1.10 Menores ingresos por disminución del recaudo (Área comercial) y Compensaciones por Modificación en Tarifas y/o Nuevas Tarifas Diferenciales (Área regulatoria).....	53
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA ...	57
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.....	59
8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	63

9. EFECTIVIDAD EN EL PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL (HALLAZGOS FORMULADOS POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA)	63
9.1 Hallazgo 1380 - 41	65
9.2 Hallazgo 1382 – 43.....	68
9.3 Hallazgo 1383 - 44	72
10. VERIFICACIÓN DE ATENCIÓN A SOLICITUDES GENERADAS POR ORGANISMOS DE CONTROL DEL ESTADO Y DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.....	75
11. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y NO CONFORMIDADES	76
11.1 Conclusiones	76
11.2 No conformidades	79
11.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento.....	79
11.2.2 Para la Interventoría:.....	80
11.3 Recomendaciones.....	81
11.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento.....	81
11.3.2 Para la Interventoría.....	82
12. ANEXOS.....	84

ÍNDICE DE IMAGENES

Imagen 1 Avance en Aniscopio por Unidades Funcionales.....	16
Imagen 2 Aniscopio peaje los Cauchos.....	20
Imagen 3 Aniscopio peaje Altamira.	30

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Información de contratos.....	7
Tabla 2 Equipo de Supervisión del proyecto.....	10
Tabla 3 Datos técnicos del proyecto.....	11
Tabla 4 Unidades funcionales del proyecto.	12
Tabla 5 Ejecutado Interventoría VS Ejecutado Aniscopio	16
Tabla 6 Informe Predial UF1	17
Tabla 7 Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	57

Tabla 8 Relación de entrega de informes mensuales por parte de la interventoría.....	58
Tabla 9 Relación de fechas EER.....	60

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 012 de 2015, correspondiente al proyecto Santana - Mocoa - Neiva, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario Ruta al Sur S.A.S, 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 Consorcio INTERRA TLS, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Santana - Mocoa - Neiva.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 012 de 2015; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del Contrato de Concesión No. 012 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Concesión Ruta al Sur S.A.S., a partir de julio de 2022 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión en la fase de construcción, con base en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia, artículo 210.

- 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 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.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2022 (SEPG-F-030).
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP 012 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la concesión Ruta al Sur S.A.S, y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría VEJ-634 DE 2022 suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el CONSORCIO INTERRA TLS, y demás documentos contractuales.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

En esta sección se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, Concesionario o interventor y otros suscritos a septiembre de 2023:

4.1 Información de contratos

Tabla 1 Información de contratos.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
CONCESIONARIO	<p>RUTA AL SUR S.A.S</p> <p>No. contrato: No. 12 de 2015.</p> <p>Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.</p> <p>Plazo: Inicialmente de 29 años a partir del 23 de septiembre de 2015, fecha en la cual se dio inicio a la ejecución del contrato, este plazo se mantiene si se ha alcanzado o superado el VPIP.</p> <p>Cesión del contrato: Otrosí No 10 del 2 de julio del 2021 a la concesionaria RUTA AL SUR S.A.S</p> <p>URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1954844</p>	<p>13 otrosíes:</p> <p>9 otrosíes antes de la cesión</p> <p>4 otrosíes, a partir de la cesión</p>

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
INTERVENTORÍA	<p>CONSORCIO INTERRA TLS</p> <p>No. Contrato: VEJ-634 DE 2022</p> <p>Objeto: El objeto del Contrato comprende, sin limitarse a:</p> <p>-La Interventoría integral que incluye, pero no se limita a: la Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, social, predial, ambiental, administrativa, de seguros, riesgos, operativa, mantenimiento, administrativa de aforo y recaudo y de gestión de calidad al Contrato de Concesión.</p> <p>-Realizar el seguimiento integral de todas las actividades inherentes al Contrato de Concesión y sus documentos modificatorios, velando por el estricto cumplimiento de lo establecido en las especificaciones técnicas del Contrato de Concesión y normas técnicas aplicables vigentes y sus documentos modificatorios y la normatividad vigente en cuanto a los aspectos técnicos, legales, administrativos y financieros. Esto incluye llevar a cabo la revisión, verificación, análisis y emisión de conceptos de manera permanente, en relación con todos los aspectos derivados del Contrato de Concesión.</p> <p>Plazo: 60 Meses a partir de la suscripción del acta de inicio del contrato de Interventoría VEJ-634 de 2022, el acta de inicio se firmó el 23 de marzo de 2023.</p> <p>URL SECOP: https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE</p> <p>Número del proceso: VJ-VEJ-CM-008-2022 con fecha del 12/10/2022.</p>	N.A

Fuente: Contratos de concesión No 012 de 2015, de Interventoria VEJ 634 de 2022.

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 012 de 2015 ha tenido 13 otrosíes, lo cual se detalla en el Anexo 1. A continuación, se presenta lo principalmente acordado ente el Concesionario y la ANI, durante la ventana de tiempo establecida en el alcance de la auditoria, de julio 2022 a diciembre 2023, en la cual se suscribió una modificación contractual, así:

Otrosí No. 13: mediante el cual se modificó la sección 7.5 de la parte especial del contrato de concesión, literal b) fase de construcción, del punto (i) *La vigencia de las coberturas será por el plazo de duración de la Fase de construcción de cada Unidad Funcional y deberá guardar concordancia con el amparo de obra civil terminada, para que no exista ningún lapso sin amparo para los bienes. Lo anterior, sin perjuicio de que se permita una cobertura de un año, renovable anualmente con una anticipación no menor de treinta (30) Días anteriores a la fecha establecida para la expiración de la garantía.*

A noviembre de 2023 se tienen dos solicitudes de modificaciones contractuales al contrato de concesión No. 12 de 2015, así:

Modificación al apéndice técnico 1:

Se evidenció una solicitud de modificación contractual para el contrato de concesión No. 12 de 2015 que se encuentra en trámite y tiene que ver con una solicitud que hace el Concesionario es para modificar el Apéndice Técnico 1, así:

- a.) Ancho mínimo de derecho de vía subsector 1 Mocoa – Villagarzón.
- b.) Alcance real de intervención en la calzada existente entre Neiva y Campoalegre.

Se evidenció que el Concesionario mediante comunicación con radicado No. 20224091188322 del 20 de octubre de 2022 presentó complementos a los soportes requeridos para sustentar la modificación. El 2 de marzo de 2023 el Concesionario radicó solicitud de otrosí, donde incluyó la atención a las observaciones de la Interventoría y de la ANI.

Posteriormente, con oficio radicado ANI No. 20234090681702 del 21 de junio de 2023 el Interventor solicitó a la Concesionaria ajustar y complementar los soportes de la solicitud para poder emitir concepto. Con oficio 20233050230231 del 30 de junio de 2023 la ANI solicitó al Concesionario complemento a soportes y justificación de la modificación. Con oficio 20234090779462 del 13 de julio de 2023 el Concesionario presentó ajustes y soportes adicionales a la modificación. Con oficio 20234090944402 del 22 de agosto 2023, la Interventoría requirió nuevamente al Concesionario ajustar y complementar la información. Con oficio 20233050302231 del 26 de agosto, la ANI indicó al Concesionario que no es posible atender la solicitud por no contar con los soportes adecuados y la debida justificación del otrosí.

Modificación relacionada con el diferencial de recaudo:

Por otra parte, se encuentra en trámite una modificación solicitada por el Concesionario, relacionada con los parámetros para el cálculo del diferencial de recaudo, que en caso de que sea materialice, debe ser reconocido por ANI.

Sobre el particular la Interventoría se ha pronunciado mediante los siguientes documentos:

- i). ANI-634-INTLS-034. Se emite concepto respecto de otrosí propuesto por la sociedad Concesionaria.
- ii) ANI-634-INTLS-790. Se remite concepto desde todas las áreas competentes en la materia dados los pronunciamientos de la Concesionaria en torno a las condiciones de cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 de la concesión (DR8).

Con relación al contrato de Interventoría No. VEJ-634 DE 2022, no se han aprobado ni se encuentran en trámite otrosíes.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

El control y seguimiento del proyecto Santana – Mocoa – Neiva, se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta a la Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto:¹

¹ Se aclara que también hacen parte del equipo los gerentes de las áreas de apoyo, según lo establecido en la sección 2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Tabla 2 Equipo de Supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCION	AREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Lilian Mercedes Laza Pinedo	Gerente de proyecto	Equipo Proyectos Carreteros (VE)
Diego Alejandro Orozco Cano	Líder de Equipo	
Andrés Hernández M.	Ingeniero de apoyo	
Orlando Andres Montagut Melendez	Apoyo financiero	Grupo Interno de Trabajo Financiero (VE)
Lilian Johana Correa	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Leandra Berenis Luna Gomez	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Gloria Jemina Martinez Valderrama	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Angela Paola Morales	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Maria Teresa Arango Esguerra	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Tatiana Margarita Sanchez Zuluaga	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia en base a la entrevista con cada uno de los profesionales del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto.

4.3 Descripción del proyecto

El corredor Santana – Mocoa – Neiva discurre en medio de la Cordillera Central y la Cordillera Oriental, en el Valle del Río Magdalena, al sur del país, en la región Andina. Hace parte de la Ruta 45, una de las rutas más importantes de Colombia ya que atraviesa todo el país de norte a sur paralelo al río Magdalena, conectando el centro del país con el Caribe (hacia el norte) y con el Ecuador (hacia

el sur). Este proyecto se enmarca en la segunda ola del programa de concesiones 4G y es de iniciativa pública, y se lleva a cabo como una asociación público- privada.

La vía proyectada comunica 14 municipios y 2 ciudades capital, a la largo de los 456 km de recorrido, atravesando los departamentos de Putumayo, Cauca y Huila.

A continuación, datos técnicos del proyecto:

Tabla 3 Datos técnicos del proyecto.

DESCRIPCIÓN	MONTO	ESQUEMA
CAPEX:	\$2.010.549.589.146 pesos a diciembre de 2022	<p>Fuente imagen: https://site.consorciointerra.com/el-proyecto</p>
OPEX:	\$3.434.205.031.218 pesos a diciembre de 2022	
Valor del contrato:	\$2.969.581.000.000 pesos del mes de referencia ²	
Inversión total:	\$5.444.754.620.364 pesos a diciembre de 2022	
VPIP Contractual:	\$1.236.816.000.000 pesos del mes de referencia	
VPIP Acumulado:	\$ 118.095.691.835 pesos del mes de referencia acumulado a julio de 2023	
% Avance VPIP (julio de 2023)	9,63%	
Fase Actual	Construcción	

Fuente: Respuesta entrevista de auditoría – Componente Financiero.

En el esquema anterior se evidencia que el proyecto se divide en siete unidades funcionales, cuyas generalidades se describen a continuación:

² Fecha de referencia 31/12/2013.

Tabla 4 Unidades funcionales del proyecto.

UF	SECTOR	ORIGEN	DESTINO	INTERVENCIÓN PREVISTA
1	Neiva – Campoalegre	Neiva Sur	Campoalegre	Construcción de segunda calzada y Rehabilitación de la existente.
2	Campoalegre – Gigante	Campoalegre	Gigante	Rehabilitación, mejoramiento y construcción de vía nueva.
3	Gigante – Garzón	Gigante Norte	Garzón	Rehabilitación, y construcción de vía nueva
4	Garzón – Pitalito – San Agustín	Garzón	San Agustín (entrada parque arqueológico)	Rehabilitación, mejoramiento y construcción de vía nueva.
5	Pitalito – San Juan de Villalobos	Intersección vía Pitalito (Ruta 4503) – San Agustín (Ruta 2002)	San Juan de Villalobos	Rehabilitación
6	San Juan de Villalobos – Mocoa	San Juan de Villalobos	Mocoa PR1+600 Ruta 4503	Rehabilitación y construcción de vía nueva
7	Mocoa – Santana	Mocoa Sur X=714230.3340 Y= 618412.7046	Santana PRO+000 Ruta 4502	Rehabilitación, mejoramiento y construcción de vía nueva

Fuente: Sección 3.3 División del proyecto – Parte especial del contrato de concesión 012 de 2015.

El 23 de septiembre de 2015 la ANI y Aliadas para el Progreso S.A.S, anterior concesionario, suscribieron el acta de Inicio del contrato de concesión; por lo tanto, se hizo entrega de la infraestructura vial existente al concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S; es de precisar que los peajes existentes Altamira y Los Cauchos, se realizó la entrega el 18 de abril de 2016 ya que hacían parte de un contrato de concesión para el recaudo de peaje No 250 de 2011 Odinsa PI S.A y el Instituto Nacional de Vías (Invias).

El 6 de agosto de 2018 la ANI dio inicio al procedimiento administrativo sancionatorio en contra de Aliadas para el Progresos S.A.S por incumplimiento grave³, ya que se generó una alerta la cual amenazaba la parálisis del proyecto Santana Mocoa Neiva y que podían conllevar a la caducidad del Contrato de Concesión No. 012 de 2015.

³ La ANI mediante oficio con N° de radicado 20181010247951, realiza citación a audiencia al Concesionario y aseguradoras por los presuntos incumplimientos a: Cronograma del Plan de Obras de las Unidades Funcionales 1 a 7, Financiación en el año 2018 de las Subcuentas del proyecto, Otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento y por la Operación y mantenimiento de la vía.

Aliadas para el Progreso S.A.S presentó un Plan Remedial, para así poder reactivar la concesión, que se dividió en dos fases. Por una parte, la Fase I “Periodo Inicial”⁴ que consistió en la atención de ciertos puntos críticos en el corredor vial y la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario con el objetivo de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte en el corredor vial concesionado, y la Fase II⁵ que abarcó la negociación de la cesión del contrato de concesión a una nueva sociedad concesionaria; adicionalmente se incorporó un periodo de normalización con un plazo de 12 meses, con el propósito que el futuro concesionario pudiera normalizar la ejecución contractual a lo largo del corredor vial.

El 2 de julio de 2021 la ANI autorizó la cesión de la posesión contractual de Aliadas Para el Progreso a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. Pasados los doce meses, se da inicio al plan de obras, el 2 de julio 2022, el cual, se tiene programado finalizar la fase de construcción el 1 de julio 2025.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con:

- i) Un análisis general sobre el comportamiento de la concesión, con base en una muestra selectiva de aspectos que a noviembre de 2023 ocurren en el proyecto.
- ii) La función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento
- iii) Las acciones derivadas de hallazgos y solicitudes de los Entes de Control y de la Superintendencia de Transporte.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, así como por parte de la Interventoría del proyecto Interra TLS, las entrevistas realizadas a tanto al Equipo de Coordinación y Seguimiento como a la Interventoría, y el recorrido realizado al proyecto en noviembre de 2023.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con el objetivo específico 1.2.1, en esta sección se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función del estado y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

5.1 Ejecución del plan de obras

La Concesionaria presentó una reprogramación N° 1 del plan de obras a la Agencia Nacional de Infraestructura, que tuvo concepto favorable por parte de la Entidad⁶, previa no objeción de la Interventoría⁷; razón por la cual, a partir del 18 de noviembre del 2022, el seguimiento del avance de

⁴ El 10 de marzo de 2020 mediante radicado No. 20203050081431 la ANI aprobó la Fase I del Plan Remedial presentada por Aliadas.

⁵ El 09 de junio de 2021 mediante radicado No. 20213050173851, la ANI aprobó la Fase II del Plan Remedial.

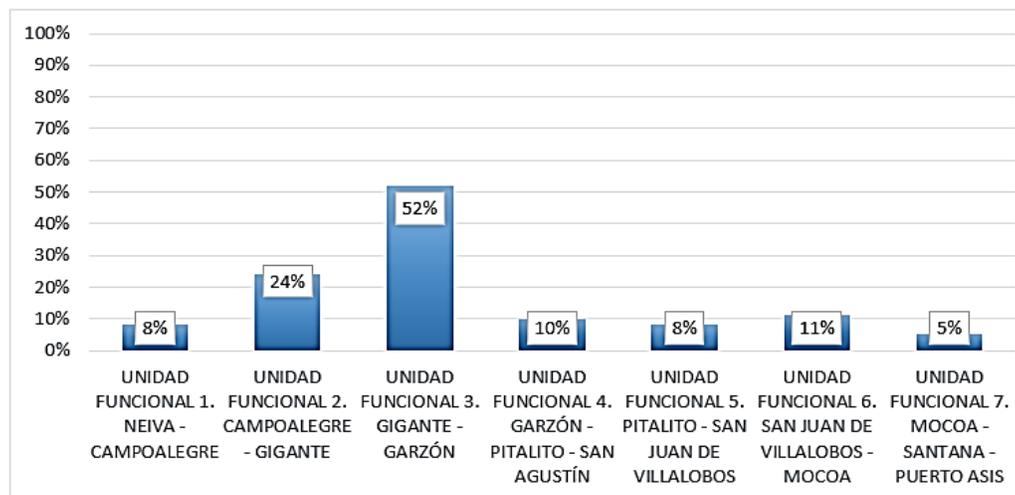
⁶ Se pronuncia mediante radicado ANI No.: 20223050373831 con fecha del 18 de noviembre del 2022.

⁷ Se pronuncia mediante radicado ANI No.: 20213050173851 con fecha del 14 de octubre de 2022.

las obras del contrato de concesión No.012 de 2015 se ha hecho considerando la reprogramación No. 1 del plan de obras.⁸

Mencionado lo anterior, el avance general del proyecto con corte a 15 de octubre del 2023, según lo evidenciado en la información emitida por la Interventoría, presenta un avance del 17.21% ejecutado, contra un 18.36% programado; a continuación, se muestra avance de obra por unidad funcional:

Gráfico 1 Avance físico Unidades Funcionales.



Fuente: Elaboración propia en base al archivo .MPP entregado por la interventoría.

UF	Sector	Inicio	Fin	Ejecutado %	Programado %	Δ %
1.	NEIVA - CAMPOALEGRE	1/07/2023	30/06/2025	8,0%	3,4%	4,6%
2.	CAMPOALEGRE - GIGANTE	25/10/2022	11/05/2025	24,5%	20,3%	4,2%
3.	GIGANTE - GARZÓN	2/07/2022	11/02/2025	52,1%	44,2%	7,9%
4.	GARZÓN - PITALITO - SAN AGUSTÍN	17/12/2022	28/06/2025	9,9%	19,4%	-9,5%
5.	PITALITO - SAN JUAN DE VILLALOBOS	8/01/2023	18/02/2025	8,5%	20,3%	-11,8%
6.	SAN JUAN DE VILLALOBOS - MOCOIA	9/12/2022	30/06/2025	11,2%	15,0%	-3,8%
7.	MOCOIA - SANTANA - PUERTO ASIS	23/01/2023	24/06/2025	5,1%	9,8%	-4,7%
TOTAL PROYECTO				17,21%	18,36%	-1.15

Fuente: Información suministrada por la interventoría en la MED, con corte a 15 de octubre de 2023.

⁸ La concesionaria Ruta al Sur S.A.S. mediante R-ANI-22-00267 y radicado ANI No. 20224091038082 del 15 de septiembre de 2022 presenta la reprogramación, siendo esta la aprobada.

Según la información suministrada, el Concesionario presenta mayor avance en lo ejecutado en las unidades funcionales 1, 2 y 3, y presenta retraso en las unidades funcionales 4, 5, 6 y 7 teniendo así un retraso de 1.15% en el proyecto, acorde al plan de obras No 1. Se evidenció que la Interventoría realiza la alerta y la ANI dio no objeción a la solicitud de periodo de cura el día 23 de agosto de 2023, de 60 días al Concesionario por el presunto incumplimiento del plan de obras, cuyo vencimiento es el 21 de noviembre de 2023⁹, sin embargo el 9 de agosto de 2023, el Concesionario realizó la solicitud de la modificación No. 2 al plan de obras del contrato de concesión *“Con el propósito de establecer un cronograma de trabajo que refleje las condiciones reales y actuales del proyecto, considerando el avance de las distintas gestiones a cargo de la concesionaria, las definiciones en términos de infraestructura y recursos de la Concesionaria y su Contratista de Construcción”*,¹⁰.

El 22 de agosto de 2023 la Interventoría realizó observaciones, que son atendidas por el Concesionario.¹¹

El 10 de noviembre 2023, la ANI emite pronunciamiento modificación No.2 al Plan de Obras, en el cual, se pronuncia de manera favorable¹². por lo tanto, a partir de la fecha, el seguimiento del avance de las obras del contrato de concesión No.012 de 2015 deberá realizarse considerando la Modificación No.2 del Plan de obras presentada mediante el oficio de la concesionaria Ruta al Sur S.A.S. CS-RAS-002010 radicado ANI No. 20234091058072 de 15 de septiembre de 2023.

Se verificó en ANISCOPIO el avance del proyecto por unidad funcional; el reporte se encontró actualizado con fecha de 15 de noviembre 2023, que no coincide con la información suministrada por la Interventoría con fecha de 15 de octubre 2023, presentada líneas arriba, así:

⁹Mediante radicado ANI No. 20233050297081. La obligación presuntamente incumplida corresponde a la prevista en la sección 4.5 (b) y 418(b) de la Parte General del Contrato.

¹⁰ Mediante radicado ANI No. 20234090885512 del 23 de agosto de 2023

¹¹ Mediante radicado ANI No. 2023-409-1147492 del 8 de octubre de 2023

¹² Mediante Radicado ANI 20233050406841 del 10 de noviembre 2023

Imagen 1 Avance en Aniscopeo por Unidades Funcionales.



Fuente: Aniscopeo, con corte a 15 de noviembre 2023

Tabla 5 Ejecutado Interventoría VS Ejecutado Aniscopeo

UF	Sector	Ejecutado % informe de Interventoría A 15 de octubre de 2023	Ejecutado % Aniscopeo A 15 de noviembre de 2023
1.	NEIVA - CAMPOALEGRE	8,0%	12.25%
2.	CAMPOALEGRE - GIGANTE	24,5%	30.36%
3.	GIGANTE - GARZÓN	52,1%	57.84%
4.	GARZÓN - PITALITO - SAN AGUSTÍN	9,9%	8.07%
5.	PITALITO - SAN JUAN DE VILLALOBOS	8,5%	6.23%
6.	SAN JUAN DE VILLALOBOS - MOCOA	11,2%	8.42%

UF	Sector	Ejecutado % informe de Interventoría A 15 de octubre de 2023	Ejecutado % Aniscopio A 15 de noviembre de 2023
7.	MOCOA - SANTANA - PUERTO ASIS	5,1%	3.62%

Fuente: Elaboración propia a partir de información entregada por la Interventoria Interra TLS en respuesta de la MED e información de Aniscopio.

En línea con lo mencionado anteriormente, se recomienda a la Supervisión liderar acciones con las diferentes áreas de la Entidad con las que se gestiona la información reportada de los proyectos en la plataforma Aniscopio, para así realizar los ajustes procedentes a la brevedad en dicha plataforma, teniendo en cuenta que es la herramienta principal de información a la ciudadanía y a los actores interesados en el proyecto.

A continuación, se presentan las obras y actividades que se encuentran en ejecución en el proyecto y su estado de avance según ha reportado la Interventoría y la verificación realizada por la Oficina de Control Interno los días 7, 8 y 9 de noviembre de 2023:

5.1.1 Unidad Funcional 1: Neiva – Campoalegre

Se evidenció que la Unidad Funcional 1 presentó un cambio de diseño. En la etapa de estructuración se contempló adosar una segunda calzada a la vía existente; no obstante, y en consecuencia de una acción popular interpuesta a fin de proteger un túnel verde en inmediaciones a Neiva, se hizo necesario ajustar los diseños y pasar de una vía adosada a un par vial. Este cambio de diseño a la fecha no representa impacto la subcuenta predial. En estructuración se establecieron 180 predios y en el desarrollo de la Gestión Predial por parte de Concesionario a la fecha se han identificado 179. A continuación, se relacionan los predios requeridos y adquiridos para la Unidad Funcional 1:

Tabla 6 Informe Predial UF1

PROYECTO SANTANA - MOCOA - NEIVA INFORME EJECUTIVO UNIDAD FUNCIONAL 1 SEPTIEMBRE 30 DEL 2023							
UNIDAD FUNCIONAL	ALCANCE	OBRA	PREDIOS REQUERIDOS	PREDIOS OFERTADOS	COSTO PREDIOS OFERTADOS	PREDIOS ADQUIRIDOS	COSTO PREDIOS ADQUIRIDOS
UF 1	CONSTRUCCION DE SEGUNDA CALZADA Y REHABILITACIÓN DE LA EXISTENTE	CONSTRUCCION DOBLE CALZADA	158	138	\$ 51.593.173.200	64	\$ 16.392.510.056
		PEAJE UF1	2	1	\$ 363.242.152	1	\$ 363.242.152
		PESAJE UF1	3	1	\$ 1.194.050.017	0	\$ 0
		ÁREA DE SERVICIO UF1	1	0	\$ -	0	\$ 0
		INTERSECCIÓN EL JUNCAL	6	4	\$ 285.581.902	3	\$ 253.294.317
		INTERSECCIÓN SURABASTOS	9	1	\$ 1.120.805.191	0	\$ 0
			179	145	\$ 54.556.852.462	68	\$ 17.009.046.525

Fuente: Respuesta dada por la supervisión al cuestionario realizado para esta auditoría.

En la visita adelantada por la Oficina de Control Interno, se evidenció el avance físico de la Unidad Funcional 1; se tiene pendiente culminar la gestión predial de predios donde actualmente se tienen instalaciones de Arroz Diana y 3 instituciones educativas. Este pendiente no ha afectado el plan de obras, pero, se requiere adelantar las gestiones pertinentes para así evitar que a futuro no se materialicen atrasos.

Se evidenció intervención sobre la calzada nueva, en ella cerca sobre el derecho de vía y demarcando los predios adquiridos. Se observó en la calzada nueva un frente activo y en los sectores intervenidos con granulares.

Enseguida se muestra registro fotográfico de la Unidad Funcional 1:

Foto 1. UF 1 PR 109 hacia menores	Foto 2. UF1 PR 109 hacia mayores
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia el trabajo adelantado para la construcción de la nueva calzada, en el frente de obra se encontraba una piloteador.</p>	<p>Observación: Se evidencia correcto encerramiento, alrededor de canal natural de enconle.</p>

Foto 3. UF1 PR 93	Foto 4. UF1 PR 93
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia los equipos en espera de la mezcla, con pista lista para instalar la mezcla.</p>	<p>Observación: Se evidencia el debido PMT para los trabajos de instalación de mezcla</p>

En la unidad funcional 1 se encuentra el peaje Los Cauchos. En la visita se evidenció que la operación del peaje se realiza con la infraestructura entregada en el año 2016, con cuatro carriles, dos por sentido; cuenta con cámaras, sistema de interoperabilidad y planta eléctrica nueva.

Se verifico el cumplimiento a la Resolución 546 del 2018 *“Por lo cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) se establecen normas de protección a los usuarios y se dictan otras disposiciones”*, evidenciando que actualmente están trabajando cinco intermediadores: GOPASS, COPILOTO, FLYPASS, VÍA RÁPIDA y FACILPASS, garantizando cobertura al 100% de los usuarios que hacen uso de esta modalidad de pago a nivel Nacional.

Se verificó en Aniscopio la información del peaje Los Cauchos, evidenciando que ésta no coincide con lo que se encuentra en campo, respecto a la información del peaje electrónico; por lo que, se sugiere actualizar la información, ya que es la herramienta principal de información a la ciudadanía y a los actores interesados en el proyecto.

Imagen 2 Aniscopio peaje los Cauchos.

▼ LOS CAUCHOS			
Tipo Sentido	Peaje electrónico	Longitud	Latitud
Bidireccional	No	2.785578	-75.301956
Sentidos	Departamento - Municipio	Ubicación (PR/K)	Unidad funcional
Neiva - Campoalegre	Huila - Rivera	PR 98 + 500.000	UF 1 Neiva - Campoalegre
Fecha inicio operación			
18/04/2016			
		 Tráfico	 Tarifas

Fuente: Aniscopio, con corte a 15 de noviembre 2023

Adicionalmente, en la visita adelantada por la Oficina de Control Interno se verificó el manejo administrativo del peaje y los controles que realiza la Interventoría. Se verificó el arqueo a una de las cabinas, se revisó que tuvieran las cámaras en tiempo real y acceso por parte de la Interventoría y por parte de la ANI. Se considera que no se presentan novedades para la prestación del servicio, se evidenció cumplimiento contractual por parte del Concesionario y cumplimiento de los controles que realiza la Interventoría.

Enseguida se muestra registro fotográfico del peaje los Cauchos:

Foto 5. UF1 Valla Peaje los Cauchos	Foto 6. UF1 Ingreso vehicular al Peaje.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia valla nueva y actualizada.	Observación: Se evidencia cumplimiento a todo el sistema de interoperabilidad y cámaras, en buen estado

<p>Foto 7. UF1 Cabina Peaje los Cauchos.</p>	<p>Foto 8. UF1 Ingreso vehicular al Peaje.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se realiza arqueo a la cabina, donde se evidencia el control y manejo que se realiza a los sobrantes y faltantes.</p>	<p>Observación: Se revisa el kit de emergencia, se verifica que se encuentra completo y ordenado, se evidencia el debido procedimiento que se tiene para guardarlo y usarlo</p>
<p>Foto 9. UF1 planta eléctrica (Aceite)</p>	<p>Foto 10. UF1 Planta eléctrica.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se tiene entrevista con el operador de la planta eléctrica, con el que se verificó la tarjeta de mantenimientos, combustible y aceite del equipo.</p>	<p>Observación: Se hace inspección documental de la planta eléctrica, kit antiderrames, acceso para el tanqueo, debida señalización y se realiza prueba, dejando sin luz todo el peaje, para poder evidenciar el correcto funcionamiento de la planta.</p>

Foto 11. UF1 Cámaras en tiempo real del Peaje

Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observacion: Se verifica que las camaras estan en tiempo real.

5.1.2 Unidad Funcional 2. Campoalegre – Gigante.

Con el alcance de esta unidad funcional se prevé la rehabilitación y mejoramiento entre Campoalegre –Gigante y se tiene proyectado la construcción del peaje El Laberinto.

A continuación, se presenta un análisis de cada uno de los frentes de obra:

- **Peaje Laberinto:**

En el plan de obras se tiene programado el inicio de conformación de plataformas el 26 de agosto de 2023 y finalización el 22 de mayo del 2025. Actualmente no se han iniciado actividades en el sector.

En la auditoría se verificaron las gestiones adelantadas por la Interventoría y la ANI, respecto a los atrasos en la construcción del peaje El Laberinto, concluyendo lo siguiente:

El Concesionario solicitó traslado de diferentes peajes al interior del proyecto, incluido el peaje Laberinto al PR57+0500,¹³ con ocasión de la potencial evasión que podría pasar derivada de la construcción de vías de acceso en el predio actual donde se han construido instalaciones para servicios a los usuarios de la vía, como lo son una estación de servicio, un restaurante y un hospedaje, la estación de pesaje se conservaría en el PR55.

La Interventoría emitió concepto el 6 de junio 2023 con radicado ANI No. 20234090627652, referenciando los predios donde se pretende reubicar el peaje, en el municipio de Hobo. Con base en el concepto de la Interventoría, se evidenció que estos predios ya habían sido adquiridos y titularizados a favor de la ANI desde que la gestión predial estaba a cargo del concesionario Aliadas Para el Progreso. La Interventoría precisó que esta gestión predial se realizó sin adelantar el debido

¹³ El 4 de mayo de 2023 el Concesionario realiza Solicitud de Modificación de la Resolución 1207 de 2015 del Ministerio de Transporte, mediante R-ANI-23-00179 con radicado ANI No. 20234090490102 y reiteración con Radicado ANI 20234090542982.

proceso de reubicación ante el Ministerio de Transporte; por tanto, su reubicación es un riesgo asumido con el Concesionario.

Por ende, la Interventoría solicitó revisar los accesos existentes en el PR57+0200 con el fin de que con la ubicación propuesta los riesgos que motivan la reubicación se eliminen y de esta manera justificar la viabilidad de la modificación propuesta.

La ANI y la Interventoría requirieron a la Concesionaria ajustar y complementar la justificación y los soportes de la solicitud de reubicación de los peajes (incluido el peaje de El Laberinto), en consideración a que una posible modificación de la Resolución 1207 de 2015 debe incluir un análisis amplio y detallado del comportamiento del tráfico vehicular, los riesgos e impactos para el proyecto con la posible reubicación, así como las consultas que se deben realizar a las comunidades del área de influencia del peaje, entre otros aspectos, que a la fecha no han sido soportados en debida forma por parte de la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S.

Ante este requerimiento, se evidenció que el Concesionario presentó comunicación¹⁴ donde amplio y complemento los análisis, el concesionario argumenta que los considera válidos y suficientes para soportar la modificación de la Resolución 1207 de 2015.

Se evidenció que la ANI el 8 de noviembre de 2023 con radicado ANI No 20233050402431 solicitó a la Interventoría *“que presente el análisis y concepto integral de lo manifestado por el concesionario en el oficio indicado en el asunto, en un término de diez (10) días a partir del recibo de la presente comunicación”*.

En este orden de ideas, aun no se ha definido si el peaje se va a trasladar y persiste el atraso en su construcción por parte del Concesionario.

Respecto a generalidad de la Unidad Funcional 2, el día 7 de noviembre de 2023 se realizó la visita de campo por parte de la Oficina de Control Interno, verificando los siguientes frentes de obra:

¹⁴ Mediante radicado ANI 20234091276692 del 7 de noviembre de 2023.

- Variante Campoalegre:

Foto 12. UF2 Variante Campoalegre	Foto 13. UF2 Variante Campoalegre
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia que se encuentra la estructura de la vía en subbase, en el momento de la visita no se encontraba personal y equipos en el frente de obra.</p>	<p>Observación: Se evidencia acopiado prefabricado para el Box Culvert.</p>

Variante Hobo

Se realiza visita en campo, la variante se encuentra en subbase y se adelanta la construcción de puentes. Se realizó revisión adicional documental de los permisos de trabajo del personal que trabaja en alturas, equipo de soldadura y charlas diarias SST al grupo de trabajo. No se identificaron novedades:

Foto 14. UF2 Variante Hobo.	Foto 15. UF2 Variante Hobo.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia poste que sostiene cables de energía eléctrica, manifiesta la Interventoría que ya se encuentra en trámite el traslado del poste.</p>	<p>Observación: Se evidencia que se encuentra la estructura de la vía en subbase, en el momento de la visita no se encontraba personal y equipos en el frente de obra.</p>
Foto 16. UF2 Variante Hobo, puente costado norte.	Foto 17. UF2 Variante Hobo, puente costado norte
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia construcción de la pila del puente, donde hay trabajos en alturas y con el equipo de soldadura, por lo que se solicita los permisos de trabajo del personal y liberación de trabajo del equipo de soldadura.</p>	<p>Observación: Se evidencia trabajos de protección del talud con manto permanente.</p>

Foto 18. UF2 Variante Hobo zanja de corona	Foto 19. UF2 Costado sur del puente
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia manejo del agua de escorrentía en el talud.	Observación: Se evidencia el en costado sur finalizado las pilas y estribo del puente.

- **Betania Norte y Sur.**

Consiste en actividades para el mejoramiento del trazado; en la visita de la Oficina de Control Interno se verificó el avance del viaducto, la calzada nueva y retorno, así:

Foto 20. UF2 Viaducto Betania, Ubicado en el frente Betania norte.	Foto 21. UF2 Viaducto Betania, Ubicado en el frente Betania norte.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia el avance reportado en el plan de obras, coincide con lo visto en obra.	Observación: Viaducto a dos dovelas de finalizar.

Foto 22. UF2 Betania Sur	Foto 23. UF2 Betania Sur
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia estructura de vía en subbase.	Observación: Se evidencia estructura de vía en subbase y manejo de estabilización de talud con manto.

- Tercer Carril UF2

Se evidenció frente activo, se está trabajando en el corte del talud y movimiento de material, se encuentran maletines en el derecho de vía en mal estado y sin uso; por lo que, se recomienda adelantar la gestión para que se recojan los maletines que ya no son útiles y disponerlos en el sitio aprobado para disposición de estos residuos.

Foto 24. UF2 Tercer Carril	Foto 25. UF2 Tercer Carril
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia maletines en mal estado acopiado a borde de vía.</p>	<p>Observación: Se evidencia cargue de material producto del corte.</p>

5.1.3 Unidad Funcional 3. Gigante – Garzón

En la unidad funcional 3 se ejecutará la construcción de la variante Gigante y la rehabilitación del corredor existente Gigante -Garzón. En la visita de campo realizada el 7 de noviembre de 2023 por parte de la Oficina de Control Interno se verificaron los siguientes frentes de obra:

- Variante Gigante.

En este frente de obra se evidenciaron trabajos de nivelación con subbase, primera capa de mezcla asfáltica y avance del puente, así:

Foto 26. UF3 Variante Gigante	Foto 27. UF3 Variante Gigante
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia extendida y céreo de subbase sobre el frente de obra.</p>	<p>Observación: Se evidencia al ingreso de la variante estructura de vía con mezcla asfáltica.</p>

- **Rehabilitación calzada existente.**

Foto 28. UF3 Rehabilitación calzada existente, Gigante- Garzón	Foto 29. UF3 Rehabilitación calzada existente, Gigante- Garzón
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia la demarcación y señalización vertical en buen estado.</p>	<p>Observación: Se evidencia avance en la rehabilitación de la calzada existente.</p>

5.1.4 Unidad funcional 4. Garzón – Pitalito – San Agustín

En la Unidad Funcional 4 se ejecutarán 100.89 km de rehabilitación entre Garzón, Pitalito y San Agustín; se construirá la variante Timaná; también se prevé la construcción de tercer carril en 8.2 km,

reubicación del peaje Altamira, construcción de las intersecciones Altamira, Tarqui, San Agustín y mejoramiento del sector del Pericongo.

En la visita de campo realizada el 7 de noviembre de 2023, se verificaron los siguientes frentes de obra:

- **Rehabilitación Calzada existente Garzón – Pitalito – Intersección San Agustín.**

Foto 30. UF4 Rehabilitación Calzada existente Garzón – Pitalito Intersección San Agustín	Foto 31. UF4 Rehabilitación Calzada existente Garzón – Pitalito Intersección San Agustín
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia la demarcación y señalización vertical en buen estado.	Observación: Se evidencia avance en la rehabilitación de la calzada existente.

- **Peaje Altamira.**

En la visita adelantada por la Oficina de Control Interno se evidenció que la operación del peaje se realiza con la infraestructura entregada en el año 2016: dos carriles, uno por sentido, cuenta con cámaras, sistema nuevo de interoperabilidad y planta eléctrica nueva, Se verificó el cumplimiento a la Resolución 546 del 2018 *“Por lo cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) se establecen normas de protección a los usuarios y se dictan otras disposiciones”*; al respecto se evidenció que actualmente están trabajando cinco intermediadores: GOPASS, COPILOTO, FLYPASS, VÍA RÁPIDA y FACILPASS, garantizando cobertura al 100% de los usuarios que hacen uso de esta modalidad de pago a nivel nacional.

Se verificó que en Aniscopio la información del peaje Altamira no coincide con lo que se encuentra en campo, respecto a la información del peaje electrónico, por lo que se sugiere actualizar la información ya que es la herramienta principal de información a la ciudadanía y a los actores interesados en el proyecto:

Imagen 3 Aniscopio peaje Altamira.

▼ ALTAMIRA			
<u>Tipo Sentido</u>	<u>Peaje electrónico</u>	<u>Longitud</u>	<u>Latitud</u>
Bidireccional	No	2.142885	-75.700684
<u>Sentidos</u>	<u>Departamento - Municipio</u>	<u>Ubicación (PR/K)</u>	<u>Unidad funcional</u>
Altamira - Pitalito	Huila - Altamira	PR 60 + 507.000	UF 4 Garzón - Pitalito - San Agustín
<u>Fecha inicio operación</u>			
18/04/2016			
		 Tráfico	 Tarifas

Fuente: Aniscopio, con corte a 15 de noviembre 2023.

Adicionalmente, en la visita adelantada por la Oficina de Control Interno se verificó el manejo administrativo del peaje y los controles que realiza la Interventoría al respecto. Se verificaron los controles en materia de arqueo a caja menor, se revisó que se tuvieran las cámaras independientes a las del Concesionario con transmisión en tiempo real y acceso por parte de la Interventoría y la ANI. Se evidenció mantenimiento a la demarcación dentro de las instalaciones administrativas. Se considera que no se presentan novedades para la prestación del servicio y que hay cumplimiento contractual por parte del Concesionario y cumplimiento de los controles que realiza la Interventoría.

Enseguida se muestra registro fotográfico del peaje Altamira:

Foto 32. UF4 Valla Peaje Altamira	Foto 33. UF4 Ingreso vehicular al Peaje.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia valla nueva y actualizada.</p>	<p>Observación: Se evidencia cumplimiento a todo el sistema de interoperabilidad y cámaras, en buen estado.</p>

Foto 34. UF4 Arqueo Altamira.	Foto 35. UF4 Equipo de seguimiento a cámaras del peaje (Monitores)
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.
Observación: Se realiza arqueo a la caja menor, donde se evidencia el control y manejo que se realiza a los sobrantes y faltantes.	Observación: Se verifica el funcionamiento de las cámaras en tiempo real, el disco donde queda la información guardada.

Foto 36. UF4 Demarcación al interior del peaje	Foto 37. UF4 Ingreso vehicular al Peaje.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.

Foto 36. UF4 Demarcación al interior del peaje	Foto 37. UF4 Ingreso vehicular al Peaje.
Observación: En la visita se evidencia la demarcación que se encontraba haciendo el Concesionario dentro de las instalaciones del peaje.	

- **Centro de control de operaciones – CCO (Pitalito)**

En la visita adelantada por la Oficina de Control Interno se verificó la planta física provisional del centro de control de operaciones, ubicado en Pitalito. Se tuvo entrevista con las operadoras del centro de atención al usuario, donde se verificó la comunicación entre el centro de operaciones y los móviles, así como el funcionamiento de la atención de emergencias reportadas por los usuarios de todo el corredor vial.

Se verificó la ambulancia que se encontraba disponible al servicio de los usuarios del proyecto, donde se tuvo entrevista el personal médico y se verificó que la unidad tuviera todos los requisitos contractuales, en compañía de la Interventoría. Adicionalmente, se revisó como se ejercen los controles desde la Interventoría. No se identificaron novedades respecto al centro de control de operaciones.

Enseguida se muestra registro fotográfico del centro de control de operaciones:

Foto 38. UF4 Panorámica CCO.	Foto 39. UF4 Oficinas CCO.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia fachada principal del peaje provisional, con valla actualizada y en buen estado	Observación: Se evidencia dentro del CCO, las oficinas equipadas para el desarrollo de actividades de los funcionarios.

Foto 40. UF4 Sala de Comunicaciones CCO.	Foto 41. UF4 Sala de Comunicaciones CCO.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia las cámaras en tiempo real y los equipos de comunicación en buen estado.	Observación: Se evidencia las cámaras en tiempo real y los equipos de comunicación en buen estado.

Foto 42. UF4 Patio de estacionamiento CCO



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.

Observación: Se verifica el estado de los equipos e insumos dentro de la ambulancia.

- **Variante de Timaná e intersecciones.**

A la fecha no se ha dado inicio a este frente de obra, se encuentra en trámite de la licencia ambiental.

Se evidenció que el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) está radicado ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA); a la fecha no hay pronunciamiento.

Respecto a la variante de Timaná, se evidenció que el Concesionario tramitó, en julio de 2023, solicitud¹⁵ de reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad debido a los trámites de obtención de la licencia ambiental que con lleva a la imposibilidad de ejecutar dentro del término previsto las obras o labores de construcción de la Variante Timana. Se evidenció que la Interventoría emitió concepto de negación a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234090977222 del 30 de agosto de 2023 y que la ANI se encuentra en trámite para dar respuesta.

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, informó que *“Con radicado ANI No. 20233050429281 del 29 de noviembre se da respuesta al Concesionario de la solicitud del EER.”*, negando la solicitud del reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad. Por otro lado, se evidenció que la construcción de la variante Timaná requiere la sustracción de reserva forestal, lo que cuenta con Auto de inicio No.668, sin requerimientos a la fecha.

- **Mejoramiento Pericongo y viaductos:**

A la fecha no se ha dado inicio a este frente de obra, pues no se han obtenido los permisos ambientales ante la Autoridad Ambiental competente (Corporación Autónoma Regional del Alto

¹⁵ Solicitado el 21 de julio de 2023 con radicado ANI No. 20234090815372

Magdalena). El Concesionario solicitó¹⁶ el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) ya que la no obtención de los permisos asociados al aprovechamiento forestal único y ocupación de cauce han impedido el inicio de las intervenciones en los plazos inicialmente previstos en el plan de obras, generando así un retraso en las intervenciones, vinculado al hecho que la Dirección Territorial sur de la CAM consideró que la interconexión propuesta para los viaductos convierte la intervención en un proyecto sujeto a licenciamiento ambiental, pues esta obra no está en el listado taxativo de obras que se desarrollan en infraestructura existente.

Por otro lado, se evidenció que la intervención del sector del Pericongo demanda la sustracción de reserva forestal, para lo cual se cuenta con Auto de inicio No. 028 de 2023 y el día 13 de octubre de 2023 se realizó audiencia de requerimientos adicionales, que están en proceso de respuesta por la Concesionaria.

La Interventoría, el 25 de agosto del 2023, dio su concepto¹⁷ *“que no procede el reconocimiento solicitado por parte de la sociedad Concesionaria”*. El pronunciamiento de la ANI respecto a la solicitud del EER se encuentra en trámite.

El Equipo de Coordinación y Seguimiento, una vez realizada la socialización del informe de auditoría, informó que *“Con radicado ANI No. 20233050442991 del 6 de diciembre se da respuesta al Concesionario de la solicitud del EER.”*, negando la solicitud del reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad.

5.1.5 Unidad Funcional 5. Pitalito – San Juan de Villalobos

En la Unidad funcional 5 se ejecutará la rehabilitación del corredor Pitalito - San Juan de Villalobos.

Actualmente hay conflictividad con la comunidad San Juan de Villalobos, que no ha afectado la ejecución del plan de obras.

En entrevista de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto, desde el GIT Social se informó que *“Ante la demanda sociales y comunitarias de los actores sociales, se generó plan de intervención se encuentra en estado de Resolución”*¹⁸.

De acuerdo al informe presentado por la Interventoría¹⁹ se evidenció que *“la comunidad no está de acuerdo con la concesionaria en la construcción del área de servicio en el casco urbano del corregimiento de San Juan de Villalobos, que acabaran con el comercio de la comunidad tampoco, no están de acuerdo en la construcción de los andenes, manifestando inconformidad porque no podrán los vehículos estacionar para poder realizar las compras en los diferentes locales comerciales, la comunidad manifiesta que tampoco está de acuerdo con la construcción del puente peatonal,*

¹⁶ Mediante CS-RAS-000963 con radicado ANI No. 20234090815402 del 21 de julio 2023 e interno -00001

¹⁷ Mediante oficio con radicado ANI 20234090815402 el 25 de agosto 2023.consecutivo de interventoría ANI-634-INTLS-0747 e interno [-00007](#)

¹⁸ Respuesta al cuestionario de auditoría remitido al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto; disponible en los papeles de trabajo en la Auditoría.

¹⁹ Mediante radicado ANI 20234090883502 con fecha del 8 de agosto 2023.

manifiestan que será un elefanta blanco, solicitando alternativas y que la ANI conoce la solicitud; agradecen que se revisen las actas porque no van a presentar una solicitud cuando todo este documentado desde que se realizó la primera socialización y la ANI conoce la solicitud, se puede evidenciar molestia por la comunidad de San Juan de Villalobos por las diferentes obras a ejecutar por parte de la concesionaria, se le solicita a la concesionaria buscar alternativas que permitan soluciones precisas y que no generar un conflicto social con la comunidad de san juan de Villalobos.”

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez surtida la socialización del informe, informó que “A la fecha no se ha realizado solicitud formal de modificación del contrato de concesión por parte del Concesionario relacionada con los temas indicados en la observación, en el marco de la gestión social adelantada por la Concesionaria. No obstante, el equipo de coordinación y seguimiento del proyecto revisará la observación con el objetivo de adelantar las acciones pertinentes en el marco de su competencia.”

Se realizó vista de campo el 8 de noviembre de 2023, donde se evidenció intervención por parte del Concesionario sobre la vía existente. A continuación, se muestra registro fotográfico del frente de obra activo:

Foto 43. UF5 Vía existente en intervención PR 71.	Foto 44. UF5 Vía existente en intervención PR 71.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia la atención del mejoramiento y rehabilitación de la vía.	

- Estación de peaje Villalobos:

Este frente de obra no se ha iniciado; acorde al plan de obras tiene fecha de inicio en julio del 2024.

5.1.6 Unidad Funcional 6. San Juan de Villalobos – Mocoa

En la unidad funcional 6 se ejecutarán 61.30 km de rehabilitación entre San Juan de Villalobos y Mocoa, así como la construcción de la variante Mocoa, mejoramiento de curvas y construcción del peaje Mocoa.

En 2019 y 2020 la Oficina de Control Interno evidenció que en el proyecto no se había dado cumplimiento a la orden del Concejo de Estado de: señalar e implementar elementos de seguridad en las zonas próximas al colegio; esta decisión la tomó sobre una la acción popular promovida por la Defensoría del Pueblo (Seccional Putumayo).

En la auditoría se realizó visita de campo, evidenciando que se realizaron los trabajos de señalización de la zona escolar y que se construyeron andenes, en ambos costados de la vía, entre el PR 2+0300 y PR 3+0300. Se evidenció que, en algunos sectores, por causas no atribuibles a la Concesionaria ni a la ANI, no fue posible realizar su intervención, quedando sin ejecutar una longitud de 193.72 ml, debido a que la comunidad del sector no permitió adelantar los trabajos programados.

Se precisa que los sectores que quedaron pendientes por ejecutar no afectan el tránsito seguro de los niños a la institución educativa, toda vez que corresponden a accesos previamente intervenidos por los propietarios de los predios. A continuación, registro fotográfico al respecto:

Foto 45.		UF5. Colegio Fidel Montclar	
			
			
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.			
Observación: Se evidencia la construcción de los andenes entre el PR 2+0300 y PR 3+0300.			

Respecto a la no terminación de los andenes, se evidenció que la interventoría del proyecto Consorcio INTERRA TLS²⁰, presentó un informe de Seguimiento al Cumplimiento acción popular No. 52001-23-33-000-2015-00700- 02, donde manifiesta “no se pudo ejecutar 193.72 ml de andenes. En el

²⁰ Mediante comunicado ANI-634-INTLS-507 con radicado ANI No. 20234090801162 de fecha 18 de julio de 2023.

comunicado CS-RAS-000619 Rad No. 20234090748112 del 07 de julio de 2023, el concesionario relaciona los sectores no intervenidos y las observaciones para cada caso”.

En ese sentido, se deberá hacer la gestión correspondiente para que el Concejo de Estado determine el cumplimiento, o no, del fallo de la acción popular relacionada con las obras de urbanismo en el sector del colegio Fidel Montclar en Mocoa.

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, informó que “(...) se han adelantado gestiones recientes con el objetivo de propender por el cumplimiento del fallo judicial de la acción popular del colegio Fidel Montclar en Mocoa. Lo que se evidencia en los comunicados anexos.”

En la documentación soporte remitida por el Equipo de Coordinación y Seguimiento²¹ se evidenció la “Solicitud de cumplimiento Acción popular Andenes Fidel de Montclair No. 52001-23-33-000-2015-00700-02. Contrato de Concesión No. 12 de 2015. Proyecto Santana – Mocoa – Neiva.” por parte de la Gerente del Proyecto, donde informó “(...) que el concesionario no ha atendido las obligaciones determinadas en la acción popular No. 52001-23-33-000-2015-00700-02 relacionada con la Institución educativa Fidel de Montclar.

Así mismo, se recuerda que, de acuerdo con el fallo del tribunal, “(...) La señalización horizontal deberá realizarse cada seis (6) meses y el mantenimiento de señalización vertical cada año, o con anterioridad si estas lo requieren (...)”, por lo que se requiere se atienda la solicitud de la interventoría de manera prioritaria al igual que cada 6 meses se continúe con la entrega del informe a la entidad del mantenimiento a la señalización y a la interventoría del cumplimiento de dicha obligación. (...)”

Adicionalmente, se evidenció en los anexos remitidos por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, una solicitud²² de atención a las observaciones emitidas por la Interventoría²³ al Concesionario, que han obedecido a no ser recibidos las obras en el sector del IE Fidel de Montclair.

Por otro lado, en la visita de campo realizada el 8 de noviembre de 2023 por parte de la Oficina de Control Interno, se verificaron los siguientes frentes de obra en la UF6:

- **Rehabilitación Puerto Asís – Villa Garzón, incluye rectificación de curvas.**

Se observó que se adelantan trabajos de fresado y que se ha instalado carpeta asfáltica; se sugiere que a través de la Interventoría se requiera instalar señalización vertical en el corredor donde se encuentra pendiente y demarcación vial:

²¹ Mediante comunicado ANI 20233050416941 con Fecha: 20-11-2023.

²² Mediante comunicado ANI 20233050318261 con fecha: 07-09-2023 y 20233050390091 Fecha: 30-10-2023.

²³ Mediante comunicado ANI 2023-409-1185442 del 15 de octubre de 2023.

Foto 46. UF 6. Rehabilitación Puerto Asís – Villa Garzón.		
 8/11/2023 12:49:59 1°14'11"N - 76°36'	 8/11/2023 12:48:37	 8/11/2023 12:50:05 1°14'13"N - 76°36'
 8/11/2023 1:10:00 1°17'3"N - 76°34' Pitalito - M Putur	 8/11/2023 1:08:43 1°16'33"N - 76°34' Pitalito - M Putur	 8/11/2023 1:01:47 1°16'14"N - 76°35'
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.		
Observación: Se evidencia el avance en mantenimiento y rehabilitación en este frente de obra		

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, demostró que se han adelantado acciones para que el Concesionario mejore la señalización vertical y horizontal en la UF6 y la UF7.

- **Bota Caucana**

En este sector las comunidades indígenas y las comunidades campesinas insisten en no permitir ejecutar ningún tipo de actividad diferente al mantenimiento rutinario del corredor, lo cual se traduce en parcheo, bacheo, rocería y recolección de derrumbes por exigencias adicionales y de cumplimiento de compromisos anteriores adquiridos por el INVIAS. Adicionalmente la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta previa trasladó al INVIAS y a la ANI recomendación de incluir las afectaciones que las comunidades han invocado en visita realizada por esa Autoridad en el proceso de consulta previa que está abierto desde 1997.

Es de precisar que, en mayo del 2022, se generó Acta de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad ante la parálisis de actividades en la Bota Caucana por exigencias de las comunidades indígenas, campesinas del proyecto.

El Concesionario Ruta al Sur ha presentado un alcance al oficio R-ANI-22-00392 con asunto: *Afectaciones adicionales al Evento Eximente de Responsabilidad de la Media Bota Cauca*²⁴, donde solicita “*ampliar las actividades afectadas del numeral primero del acta de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad suscrita el 16 de mayo de 2022 para que se incluya las actividad de rehabilitación, mantenimiento y obras de mejoramiento y se amplíen las abscisas de afectación, es decir, desde las abscisas: (i) PR17 a la PR41 de la Ruta Nacional 4503, por lo que el tramo afectado total será desde el PR 17+700 al PR 57+980, en razón a que el actuar de las Comunidades Indígenas escapa del control del Concesionario, siendo irresistible soportar las consecuencias derivadas del hecho que genera la negativa de las Comunidades, lo cual originó el reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad.*”

A continuación, se relaciona las gestiones adelantadas por la interventoría y ANI

- Mediante el oficio ANI-634-INTLS- 280 (20234090607592) del 1 de junio de 2023, la Interventoría da respuesta al memorando ANI 20233050152751, con el cual la Entidad trasladaba los oficios R-ANI-22-00392, R-ANI-23-00085, y R-ANI-23-00091, relacionados con reporte de visita del Ministerio del Interior, solicitud de procedencia de consulta previa por las comunidades indígenas de la media Bota Cauca- UF6, reporte de avance en el plan de acción para mitigar el conflicto existente en la UF6, y afectaciones adicionales al Evento Eximente de Responsabilidad de la media Bota Cauca, respectivamente.
- Mediante el oficio ANI-634-INTLS- 349 (20234090684652) del 21 de junio 2023, la Interventoría da alcance al ANI- 634-INTLS-280 con el concepto sobre el plan de acción EER Bota caucana R-ANI-23- 00083 y respuesta a R-ANI-23-00213.
- Mediante el oficio ANI-634-INTLS-665 (20234090945412) del 23 de agosto 2023, la Interventoría da como respuesta al memorando ANI 20233050255631, mediante el cual la Entidad trasladó el memorando ANI 20231010097623, que contiene recomendaciones para el análisis de la solicitud de ampliación del Evento Eximente de Responsabilidad reconocido mediante acta del 16 de mayo de 2022, ante la parálisis de actividades en la Bota Cauca por exigencias de las comunidades indígenas, campesinas y afros.
- Oficio ANI-634-INTLS-788 (20234091019812) del 7 de septiembre de 2023: La Interventoría da respuesta a la comunicación CS-RAS-001371, mediante el cual la sociedad Concesionaria reitera solicitud de ampliación Evento Eximente de Responsabilidad Media Bota Cauca

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, informó que “*Con radicado ANI No. 20233050394031 del 1 de noviembre se da respuesta al Concesionario de la solicitud del EER.*”, donde se estableció que “*(...) ante la falta de concurrencia de los elementos que acrediten la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad,*

²⁴ Mediante radicado ANI 20234090283012 del 13 de marzo 2023 e interno 00001.

esta vicepresidencia no da trámite a la solicitud incoada por la concesionaria.”, es decir que la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad fue negada por la Entidad.

- **Variante Mocoa**

A la fecha el frente de obra no ha podido iniciar su ejecución, acorde al plan de obras su inicio estaba previsto para el 17 de julio del 2023.

El Concesionario el 26 de enero 2023, realizó solicitud²⁵ de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad, donde manifiesta circunstancias advertidas, que no se encuentran dentro de su control, así:

“1. Requerimiento de nuevo Diagnostico Ambiental de Alternativas por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (en adelante “ANLA”).

2. Reconocimiento que realizó la Agencia Nacional de Tierras (en adelante “ANT”) como resguardo indígena en favor de la comunidad Yachay Wasy.

3. Pronunciamiento del Ministerio del Interior mediante el cual notifican la necesidad de realizar visitas de verificación con el fin de establecer si el proyecto tiene la capacidad de afectar directamente a comunidades étnicas adicionales a las ya determinadas en las certificaciones vigentes.

4. Exigencias de las comunidades Indígenas: Resguardo Indígena Inga de Mocoa, Parcialidad Indígena Jose Homero, Resguardo Indígena Camentzá Biyá de Mocoa, Cabildo Indígena Siona Jai Ziaya Bain, Resguardo Indígena Inga Camentza de Mocoa, Parcialidad Indígena Yachay Wasy y Resguardo Indígena Villa María de Anamú (en adelante las “Comunidades Indígenas”).”

El Concesionario manifestó a través del oficio con radicado ANI No. 20234090509522 del 10 de mayo de 2023 que estas circunstancias han afectado, directamente y a través de su contratista y subcontratistas, para cumplir con las siguientes obligaciones en la Variante Mocoa:

- (i) Ejecución de Gestión Ambiental;
- (ii) Ejecución de Gestión Predial;

La Interventoría en cumplimiento de las obligaciones a su cargo, presenta concepto²⁶ donde se concluye que: *“no procede el reconocimiento de un evento eximente de responsabilidad por los hechos invocados por la sociedad Concesionaria y que, por tanto, no puede considerarse que existe una justa causa que afecte el cumplimiento de las obligaciones a cargo de la sociedad Concesionaria respecto de la intervención denominada Variante Mocoa”*

La ANI, realiza el análisis en cada una de sus áreas y responde a la solicitud del Concesionario mediante radicado ANI No. 20233050357941 del 4 de octubre de 2023 concluyendo *“no se configura un Evento Eximente de Responsabilidad y no hay lugar a ningún tipo de reconocimiento asociado a este, los cuales además no fueron justificados por la Concesionaria.”*

²⁵ Mediante oficio con radicado ANI 20234090095302 el 26 de enero 2023.

²⁶ Mediante oficio con ANI-634-INTLS-219 con radicado ANI No. 20234090543662 del 17 de mayo de 2023.

- **Peaje Mocoa**

Este frente de obra no se ha dado inicio, acorde al plan de obras tiene fecha de inicio en agosto del 2024.

5.1.7 Unidad funcional 7. Mocoa – Santana – Puerto Asís.

En la Unidad Funcional 7 se ejecutará el mejoramiento de la vía Mocoa – Villa Garzón; se construirá una estación peaje, una estación de pesaje, un área de servicio, la perimetral Villa Garzón y la variante Puerto Caicedo.

En la visita realizada el 9 de noviembre de 2023 la Oficina de Control Interno verificó el avance en los frentes de obra, así:

- **Puerto Asís – Villa Garzón**

Se pudo revisar el avance físico que ha tenido la rehabilitación sobre el corredor existente:

Foto 47. UF 7. Vía puerto Asís Villa Garzón	Foto 48. UF 7. Vía puerto Asís Villa Garzón.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.
Observación: Se evidencia el avance en mantenimiento y rehabilitación en este frente de obra.	Observación: Se evidencia el avance en mantenimiento y rehabilitación en este frente de obra.

Foto 49. UF 7. Vía puerto Asís Villa Garzón.



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.

Observación: Se evidencia trabajos de mantenimiento y rehabilitación de la vía.

- **Puerto Caicedo**

Este frente de obra no ha iniciado debido a que el Concesionario ha reportado tres circunstancias:

1. La ausencia de licenciamiento ambiental
2. Exigencias de las comunidades indígenas, que impiden acceder a sus territorios.
3. Necesidad de ajustar el trazado de la variante de Puerto Caicedo.

Respecto a la ausencia de licenciamiento ambiental:

Se evidenció que el EIA está radicado, con verificación preliminar de documentos; se realizó reunión aclaratoria el 5 de octubre de 2023 y se está a la espera del Auto de inicio de la licencia.

El trámite actual de licenciamiento ambiental se fundamenta en errores en la realización de la consulta previa por parte de Aliadas para el Progreso S.A.S, que derivó en la necesidad de llevar a cabo un nuevoproceso de acuerdo con la Resolución ST-0627 de 2023 del Ministerio del Interior, con la parcialidad indígena Campo Bello Pastos de la Etnia Pastos.

Respecto a las exigencias de las comunidades indígenas:

En cuanto al componente predial, se evidenció que, a octubre de 2023 se requieren 27 predios; sin embargo, no se evidenció disponibilidad predial de ninguno de ellos, debido a problemáticas de índole social.

Al respecto, se evidenció que el Concesionario, mediante oficio con radicado ANI 20234090776222 del 13 de julio de 2023 manifiesta que dentro del cumplimiento de la Gestión Social a cargo del Concesionario, realizó acercamiento con las Comunidades Consultadas para que con su acompañamiento se lograra adelantar la gestión predial de las actividades de elaboración de insumos en las áreas de dichas comunidades, específicamente en el predio identificado con ficha SMN-7-021; siendo el titular del derecho real de dominio el CABILDO INDIGENA NASAKUESHT TATAWALA, identificado como SAN ANTONIO V/LA ESMERALDA, con un área total de 5 ha 4.518,00 m² (según consulta catastral), de la cual se requiere un área de 977.4 m², y en el predio SMN-7-022; siendo el titular del derecho real de dominio el CABILDO INDIGENA DIMAS ONEL MAJIN DE LE ETNIA YANA,

identificado como SAN ANTONIO V/LA ESMERALDA con un área total de 5 ha (según consulta catastral), de la cual se requiere un área de 4.801,56 m², ambos predios del municipio de Puerto Caicedo, departamento del Putumayo.

En ese sentido, el 24 de enero de 2023 se llevó a cabo una reunión con las Comunidades Consultadas, no obstante, manifestaron que no realizarían ningún tipo de acompañamiento y no permitirían el ingreso a sus territorios hasta que se atiendan las solicitudes de la Comunidad, entre las que se encuentran la indexación de los valores establecidos en los acuerdos protocolizados y la actualización de medidas de compensación, como consta en acta.

En dicha reunión el Concesionario informó que se encuentra a la espera de un pronunciamiento por parte del Ministerio del Interior, así mismo, en cuanto a la actualización de medidas de compensación se informó que se analizarán los acuerdos establecidos en las actas de protocolización una vez se cuente con la Licencia Ambiental y cuya implementación comenzaría luego de 3 meses de otorgada la Licencia siempre y cuando se surtan las revisiones y observaciones realizadas por la ANLA en caso de que se requieran.

Respecto a la necesidad de ajustar el trazado de la variante de Puerto Caicedo:

Este frente de obra tiene ajustes al diseño geométrico por condiciones ambientales, requerimientos de las comunidades indígenas de indexación valores de las consultas previas protocolizadas. Al respecto, se evidenció que el Concesionario mediante oficio con radicado ANI 20234090776222 del 13 de julio de 2023 solicitó a la ANI el reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad, con ocasión de las tres circunstancias comentadas:

La Interventoría, en cumplimiento de las obligaciones a su cargo, presentó concepto²⁷ donde concluye que: *“no es procedente acceder a la solicitud de la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. de reconocer la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad que afecte el Plan de Obras respecto a la Variante Puerto Caicedo con fundamento en los hechos invocados en el comunicado CS-RAS-000807.”* A la fecha la ANI, se encuentra en trámites para dar respuesta al Concesionario.

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, informó que *“Con radicado ANI No. 20233050443011 del 6 de diciembre se da respuesta al Concesionario de la solicitud del EER.”*, donde se estableció que *“no se configura un Evento Eximente de Responsabilidad y no hay lugar a ningún tipo de reconocimiento asociado a este”*, es decir que no hubo reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad.

Enseguida se presenta registro fotográfico con el estado actual en el sector de Puerto Caicedo:

²⁷ Primer concepto mediante radicado ANI 20234090976922 del 30 de agosto de 2023 y segundo concepto con radicado ANI 20234091058142 del 15 de septiembre de 2023.

Foto 50. UF7 Ingreso de Puerto Caicedo	Foto 51. UF7 Salida de Puerto Caicedo
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.</p>
<p>Observación: Se evidencia que el variante puerto Caicedo no ha iniciado.</p>	<p>Observación: Se evidencia que el variante puerto Caicedo no ha iniciado.</p>

Estación de peaje Urcusique

Este frente de obra no ha iniciado. Acorde al plan de obras tuvo fecha de inicio en agosto del 2024.

5.1.8 Sitios críticos

En la visita realizada por la Oficina de Control Interno, entre el 7 y el 9 de noviembre de 2023 se evidenció que no han sido atendidos sitios críticos que pueden generar riesgo a los usuarios del corredor vial. Al respecto, se revisaron las gestiones adelantadas por la ANI y la Interventoría, concluyendo:

La Interventoría ha generado alertas²⁸ donde reporta el estado de algunas laderas en condición inestable que, de evolucionar su estado, pueden llegar a afectar principios de operación como la seguridad vial, continuidad del servicio e integridad de la infraestructura vial

Ante este tipo de alertas, la Concesionaria se ha manifestado en los siguientes términos:

“La obligación a cargo del Concesionario respecto de los sitios críticos identificados para monitoreo, es clara en el Contrato de Concesión, limitándose, como se ha indicado, a adoptar actividades de prevención y mitigación, más no atención definitiva, ya que no resulta posible, como lo hemos reiterado a lo largo de esta comunicación, asignarle al Concesionario un riesgo ilimitado de atención del corredor, así éste haya identificado, luego de la suscripción del Contrato de Concesión, unos sitios críticos para proceder con su monitoreo. Especialmente cuando es de la naturaleza de los contratos, no tener obligaciones de carácter abstracto e indeterminado, pues dicha característica de

²⁸ Mediante comunicado ANI-634-INTLS-760 (20234090988312) radicado el 01 de septiembre de 2023.

determinación y alcance es el elemento indispensable para constatar el cumplimiento de una obligación.

(...)

En virtud de lo anterior, se reitera una vez más que para el Concesionario son claras las obligaciones que tiene a cargo respecto a intervención en sitios críticos y/o inestables, las cuales se limitan a la atención definitiva de los treinta y siete (37) sitios críticos identificados de manera expresa en el Otrosí No. 9 al Contrato de Concesión, junto con la labor de identificación de sitios inestables, para en Fase de Construcción, reportar la información con miras al seguimiento y monitoreo para la prevención en la medida que de lo posible, a eventos asociados a la naturaleza a lo largo del Proyecto, sin superar el alcance y objeto contractual y no sin extralimitar los mismos¹. Por lo que si la Agencia Nacional de Infraestructura, considera pertinente adelantar actividades y gestiones adicionales diferentes a las pactadas en el Contrato de Concesión, será menester acordar el mecanismo contractual para que se reconozca económicamente a la Concesionaria la ejecución de tales obras.”

Se evidenció que la Interventoría ha reiterado alertas para la atención de sitio críticos²⁹ y que la ANI, mediante radicado ANI No: 20233050414211 del 16 de noviembre de 2023, solicitó al Concesionario “se atienda la solicitud de la interventoría de manera prioritaria con el fin de garantizar la seguridad vial, continuidad del servicio e integridad de la infraestructura vial a lo largo del corredor concesionado.”

En términos generales, se evidenció que la Interventoría ha realizado múltiples requerimientos³⁰ al Concesionario respecto a la atención de sitios críticos, sin obtener los resultados esperados.

En el recorrido adelantado por la Oficina de Control Interno, entre el 7 y el 9 de noviembre de 2023, se evidenció que los sitios críticos encontrados en la UF2, UF3 y UF4 se deben a desprendimiento de material en el talud; se evidencia que el Concesionario realiza mantenimiento, retirando el material desprendido que afecta la corona de la vía:

²⁹ Mediante radicado ANI 20234091227482, del 25 de octubre de 2023.

³⁰ Ejemplos de alertas: radicado ANI No. 20234090469692 del 26/04/2023, radicado ANI. 20234090282922 del 13/03/2023 y R-ANI-23-00152, radicado ANI. 20234090412172 del 14/04/2023, radicado ANI No. 20233050143761 del 02/05/2023, ANI-634-INTLS-560 (20234090850652) el 31/07/2023 y ANI-634-INTLS-760 (20234090988312) el 31/08/2023.

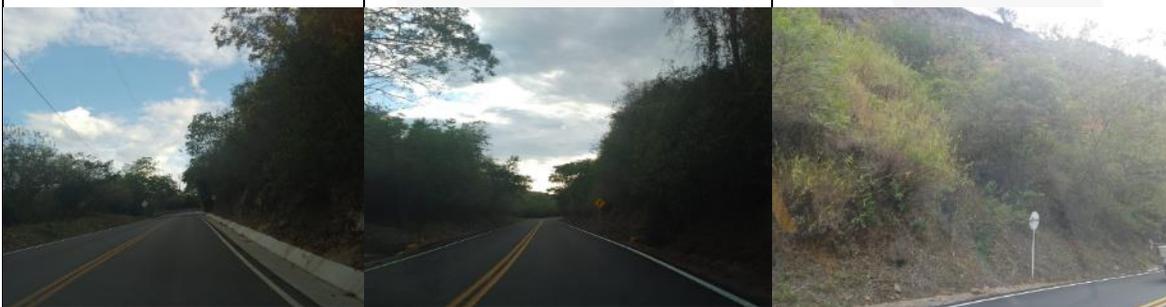
Foto 52. UF2 Sitios Críticos



Fuente: Visita Oficina de Control Interno
7 de noviembre 2023.

Observación: Sitio crítico que presenta desprendimiento de material que cae sobre la vía, el concesionario realiza el mantenimiento.

Foto 53. UF3 Sitios críticos



Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.

Observación: Sitios críticos que presenta desprendimiento de material que cae sobre la vía, el Concesionario realiza el mantenimiento.

Foto 54. UF4 Sitios críticos		
		
	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 7 de noviembre 2023.</p> <p>Observación: Sitios críticos que presenta desprendimiento de material que cae sobre la vía, el concesionario realiza el mantenimiento.</p>	

En la Unidad funciona 6 y 7 se evidencian sitios críticos que afectan la estabilidad de la banca. Se resalta la adecuada señalización a cada uno de los puntos:

UF6 Sitios críticos		
Foto 55. PR 55+950	Foto 56. UF6. PR 44+500	Foto 57. 34+500
		
Foto 58. UF6. PR 34+160	Foto 59. UF6. PR 31+000	Foto 60. UF6. PR 29+920

		
Foto 61. UF6. PR 28+900	Foto 62. UF6. 28+100	Foto 63. UF6 PR24+60 0
		

Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.

Observación: Sitios críticos que presentan inestabilidad, afectando la banca de la vía.

Unidad Funcional 7. Sitios críticos			
Foto 64. UF7. PR24+100	Foto 65. UF7. PR29+400	Foto 66. UF7 PR30+600	
			
Foto 67. UF7 PR32+100	Foto 68. UF7 PR36+900	Foto 69. UF7 PR40+040	

Unidad Funcional 7. Sitios críticos		
 <p>8/11/2023 10:03:15 a 0°49'24"N -76°34'1 Puerto Caicedo-Villagar Villagar Putum</p>	 <p>8/11/2023 10:15:4 0°52'7"N -76°34 Puerto Caicedo-Villagar Villagar Putum</p>	 <p>8/11/2023 10:29:1</p>
Foto 70.	UF7 PR44+050	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.
 <p>8/11/2023 10:52:04 a 0°55'7"N -76°34'1 Puerto Caicedo-Villagar Villagar Putum</p>	Observación: Sitios críticos que presentan inestabilidad, afectando la banca de la vía.	

No obstante, la negativa expuesta por parte del Concesionario, se evidenció que este último adelanta intervenciones en sitios críticos establecidos contractualmente, así:

Foto 71.	Unidad Funcional 6. Atención de sitios críticos	
		
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de noviembre 2023.		
Observación: se evidencia atención de sitios críticos		

En ese orden de ideas, con el ánimo de que el Concesionario atienda los sitios críticos que pueden generar riesgos para una adecuada operación y seguridad vial, se recomienda a la Interventoría y a la ANI analizar la procedencia de aplicar los mecanismos de apremio establecidos contractualmente. Asimismo, se recomienda a la Interventoría continuar inspeccionando el estado del corredor vial, generando las alertas tempranas frente a cualquier condición inestable que a futuro pueda comprometer la operación, solicitando al concesionario el seguimiento y monitoreo de estos puntos, y la ejecución de las obras necesarias.

Finalmente, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, informó que *“En el marco de la observación se informa que mediante memorando con radicado No. 20233050175983 del 23 de septiembre de 2023, se solicitó al GIT de Sancionatorios el inicio de un procedimiento sancionatorio con ocasión de la no atención en debida forma de un sitio crítico inestable identificado en el corredor.”*, lo que demuestra la aplicación de esquemas de apremio en el proyecto orientados a superar las dificultades de inestabilidad en el corredor vial.

5.1.9 Conclusiones sobre el estado de ejecución del plan de obras

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico global del plan de obras aprobado el 18 de noviembre 2022 a través de comunicación con radicado ANI No. 20223050373831, con corte a 15 de octubre, es de 17.21% ejecutado contra 18.36% programado, es decir que se tiene un retraso en el plan de obras vigente de 1.15%, no obstante, el 10 de noviembre fue aprobado el plan de obras No. 2³¹ por la ANI, este plan es con el fin de ajustarlo a las condiciones actuales del proyecto manteniendo la fecha final establecido en el contrato, 30 de junio de 2025.
2. Se evidenció que el plan de obras no se encuentra cargado a la plataforma del Secop³², por lo que se recomienda realizar el cargue respectivo, acorde a la circular con radicado ANI No. 20154090000304 del 30 de noviembre de 2015.
3. Se evidenció que los porcentajes de avance del plan de obras reportados por la Interventoría no corresponden a lo registrado en Aniscopio; por lo cual se recomienda que al interior de la Entidad se lideren las acciones necesarias al respecto, más aún, teniendo en cuenta que esa plataforma es de acceso público.
4. Se verificó que las estaciones de peaje Los Cauchos y Altamira cuentan con la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV, en cumplimiento de la Resolución 546 del 2018, los peajes cuentan con la Resolución oficial del Ministerio de Transporte para la habilitación. modificatorias. Se considera que los peajes no presentan novedades y dan cumplimiento a las obligaciones contractuales.

³¹ Mediante radicado 20233050406841 del 10 de noviembre de 2023.

³² [Detalle del proceso: VJ-VE-IP-017-2013 / VJ-VE-IP-LP-017-2013 \(contratos.gov.co\)](#)

5. Se evidenció que la información reportada en Aniscopio sobre la implementación de peajes electrónicos en el proyecto no coincide con la realidad; por lo que, se sugiere actualizar la información ya que es la herramienta principal de información a la comunidad y a los actores interesados en el proyecto.
6. En el recorrido realizado los días 7, 8 y 9 de noviembre 2023, se evidenciaron pendientes de señalización vertical y demarcación vial en el corredor Puerto Asís-Villa Garzón, por lo que se sugiere que desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento y desde la Interventoría se lideren acciones para que el Concesionario aplique los correctivos del caso.
7. El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, demostró que se han adelantado acciones para que el concesionario mejore la señalización vertical y horizontal en la UF6 y la UF7.
8. En el recorrido realizado los días 7, 8 y 9 de noviembre de 2023 se evidenciaron sitios críticos que no han sido atendidos por el Concesionario, con mayor concentración en las UF5, UF6 y UF7, donde se ve afectada la estabilidad de la banca. Se evidenció que desde la Interventoría y desde la ANI se han generado las alertas correspondientes, sin obtener los resultados esperados, dado que el Concesionario ha manifestado que la atención de estos sitios no hace parte de las obligaciones establecidas en el contrato de concesión. Con el ánimo de que el Concesionario atienda los sitios críticos que pueden generar riesgos para una adecuada operación y seguridad vial, se recomienda a la Interventoría y a la ANI continuar analizando la procedencia de aplicar los mecanismos de apremio establecidos contractualmente. Asimismo, se recomienda a la Interventoría continuar inspeccionando el estado del corredor vial, generando las alertas tempranas frente a cualquier condición inestable que a futuro pueda comprometer la operación, solicitando al concesionario el seguimiento y monitoreo de estos puntos, y la ejecución de las obras necesarias.
9. Se evidenció el avance de la calzada nueva entre Neiva y Campoalegre (UF1); se resalta que la ausencia de disponibilidad predial en las áreas donde opera Arroz Diana y donde se tienen tres instituciones educativas puede llegar a generar alertas sobre la ejecución del plan de obras, lo que a la fecha no ha ocurrido.
10. Se evidenció que el Concesionario cuenta con Centro de Control de Operaciones operativo provisionalmente; este no presenta novedades y se encuentra dentro del corredor del proyecto. En el plan de obras se tiene previsto iniciar la construcción del CCO definitivo en octubre de 2024.

5.1.10 Menores ingresos por disminución del recaudo (Área comercial) y Compensaciones por Modificación en Tarifas y/o Nuevas Tarifas Diferenciales (Área regulatoria)

El Ministerio de Transporte expidió el Decreto 0050 de 2023 del 15 de enero 2023, mediante el cual ordenó no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las

estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2023.

Los menores ingresos por disminución del recaudo de los peajes Altamira y los Cauchos, han sido identificados como un riesgo asignado al público que conlleva a una menor recaudación que impacta negativamente el modelo de financiamiento. Con ocasión del cumplimiento del Decreto 050, se ha contabilizado un recaudo menor al esperado. A la fecha, en el proyecto se cuenta con dos actas de compensación trimestral por menor recaudo, acordadas entre el Concesionario y la Interventoría, así:

- El acta No.1 va del 17 enero a 16 de abril por valor de \$1.317.995.782
- El acta No.2 corresponde al periodo del 17 de abril al 16 de junio por valor de \$1.285.942.564.

El GIT Riesgos reportó en las entrevistas de auditoría³³ que se han revisado las actas remitidas, a las cuales se les realizaron observaciones sobre la validación que se debe realizar desde las Gerencias Técnica y Financiera de la Vicepresidencia Ejecutiva. Por otro lado, GIT Riesgos manifiesta “(...) *al ser actas pagas por medio de los recursos de Excedentes ANI, no es necesario gestionar recursos/pago desde el GIT Riesgos.*”

Con el fin de mitigar dichas afectaciones, se han realizado proyecciones del menor recaudo y se han remitido ajustes al Plan de Aportes del Proyecto al MHCP (Ministerio de Hacienda y Crédito Público) las cuales a la fecha no han sido aprobadas”.

El ajuste al plan de aportes se da con el fin de aumentar los aportes previstos desde estructuración para el riesgo comercial, debido a que el riesgo “menores ingresos por disminución de recaudo de peajes” definido en el capítulo XIII, cláusula 13.3, Riesgos de la ANI, literales l y n; se encuentra en zona valorable como consecuencia del estado actual del proyecto por la no instalación de las 4 casetas de peajes nuevas y el no incremento de tarifas de los dos peajes existentes.

Se evidenció que al interior de la Vicepresidencia Ejecutiva se ha realizado una proyección de esta afectación con el fin de tomar una decisión institucional³⁴, teniendo en cuenta todos los proyectos del modo carretero. Adicionalmente, han realizado seguimiento al patrimonio autónomo para que este cuente con los recursos suficientes en las subcuentas ANI para fondar estas compensaciones.

En respuesta al cuestionario³⁵ de esta auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto, desde el GIT riesgos, relaciona las gestiones realizadas por la ANI, así:

“ (...)”

³³ La entrevista se encuentra dentro de los papeles de trabajo de la presente auditoría.

³⁴ Mediante radicado ANI 20236020053731 con fecha 20-02-2023, envía la ANI “Propuesta Seguimientos Planes de Aportes ANI – 2023”

³⁵ Respuesta a cuestionario de auditoría realizado al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto; disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

- **Gestión de derogatoria del decreto 0050:**

Luego de la expedición del decreto 0050 de 2023, desde la Agencia Nacional de Infraestructura, han estado evaluando diferentes estrategias de desmonte para el mismo, con el objetivo de mitigar lo más pronto posible el impacto económico que el no incremento de las tarifas tiene en los contratos de concesión, tanto de iniciativa pública como privada, sin dejar de un lado el impacto social que los mismos podrían traer en los corredores concesionados.

Para tal fin, trabajaron de manera conjunta entre el Ministerio de Transporte y la Agencia una propuesta de decreto para desmontar los efectos de la expedición del decreto 0050 de 2023, eliminando, por una parte, la suspensión del incremento por inflación desde el 1 de noviembre de 2023, y por otro lado, realizando los incrementos programados contractualmente que se encuentren pendientes de manera gradual, la mitad siendo incrementada en el mes de enero de 2024 y la mitad en junio de 2024.

Después de concretada esta propuesta de decreto entre las dos entidades, fue radicada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante radicado del Ministerio de Transporte No. 20231301025461 del 15 de septiembre de 2023, encontrándose aún pendiente de aprobación por parte del Ministerio para realizar su suscripción.

- **Gestión con respecto al mecanismo de aprobación exprés de planes de aportes y gestión presupuestal:**

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura realizaron una solicitud al Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante oficio con radicado ANI No. 20236020053731 del 20 de febrero de 2023, con el ánimo de atender oportunamente las obligaciones contingentes prioritarias a cargo de la Nación, en el cual se propone establecer un mecanismo exprés entre la Agencia Nacional de Infraestructura y dicho ministerio que permita actualizar el riesgo tarifario correspondiente al Decreto 0050 de 2023 de manera conjunta para todos los proyectos que tienen como mecanismo de mitigación al Fondo de Contingencias, además de buscar espacios de discusión que permitieran encontrar alternativas para la compensación por la materialización de estos riesgos en proyectos de iniciativa privada.

Adicional a esto, considerando el trámite del Proyecto de Ley 342 de 2023 “Por la cual se adiciona y efectúan unas modificaciones al Presupuesto General de la Nación de la vigencia fiscal de 2023”, la ANI realizó la solicitud de adición presupuestal para el año 2023, a partir de la necesidad producto del Decreto 0050 de 2023, la cual asciende a 800 mil millones de pesos, los cuales serán utilizados para cubrir el menor ingreso de cada estación de peaje a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, conforme se vaya conociendo el recaudo efectivo. La solicitud de adición presupuestal se realizó con el fin de incluir en la sección 1401 las partidas presupuestales que deberán ser destinadas al rubro de servicio de la deuda de la Agencia Nacional de Infraestructura (sección 2413).

El 10 de julio de 2023 fue emitida la Ley de adición presupuestal No. 2299, mediante la cual se añadieron 500.000 millones de pesos al rubro de servicio a la deuda, por lo que estos recursos se encuentran disponibles para pagar la necesidad de compensación del riesgo tarifario asociado a la expedición del decreto 0050 de 2023, pero su uso solo se puede realizar mediante el Fondo de Contingencias, por lo que es exclusivo para los proyectos de iniciativa pública, y se debe adelantar el proceso de actualización de los planes de aportes para los proyectos que no cuentan con

suficiencia en otros mecanismos de compensación, mientras que los proyectos que ya cuentan con recursos en el Fondo, se espera que reciban los recursos aprobados presupuestalmente por devolución.

Actualmente existe una propuesta de decreto para poder realizar una valoración parcial de los riesgos de los proyectos, incluyendo únicamente los riesgos afectados por los efectos del decreto 0050 de 2023, pero este decreto se encuentra en elaboración y revisión al interior del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, siendo incierta por ahora su fecha de suscripción.

(...)

Existe diferencia de recaudo al año 8 respecto a lo estructurado debido al estado actual del proyecto y por la expedición del Decreto 050/2023. Nos encontramos en mesas de trabajo al interior de la ANI junto con las Vicepresidencias Ejecutiva, Estructuración y Jurídica, adelantadas el 27 de junio, el 14 de julio y 4 de septiembre del presente año, entre otras; con el fin de acordar la forma en que se llegará a definir el DR8 debido a las particularidades del proyecto ya que la sección 1.47 de la Parte General del Contrato define la Diferencia de Recaudo como “la diferencia entre el valor presente del Recaudo de Peaje acumulado hasta el año ocho (8) y el VPIP8, hasta el año trece (13) y el VPIP (13), o hasta el año dieciocho (18) y el VPIP 18, de conformidad con lo previsto en la Sección 3.4 de esta Parte General.

La Diferencia de Recaudo se denominará DR8, DR13 o DR18 dependiendo del año de su contabilización de conformidad con lo establecido en el presente Contrato”.

(...)

Sobre la gestión y control que se ha realizado desde el GIT Riesgos, se indica que desde el mes de junio del presente año se ha venido asistiendo a mesas de trabajo junto con las Vicepresidencia Jurídica, Ejecutiva y Estructuración adelantadas el 27 de junio, el 14 de julio y 4 de septiembre del presente año, entre otras. Lo anterior, con el fin de analizar y determinar el cálculo del DR8 debido a las particularidades del proyecto. Desde el GIT Riesgos, se ha realizado el análisis correspondiente sobre el esquema de asignación de riesgos y el cálculo del DR8, el cual se ha compartido con las Vicepresidencias Jurídica y Ejecutiva por medio de memorandos ANI Nos. 20236020106583 y 20233050131983.

Por otro lado, como se indicó anteriormente, se viene solicitando al MHCP la aprobación de la actualización del Plan de Aportes del Proyecto, con el fin de solicitar mayores recursos a los previstos en estructuración para el riesgo comercial, lo anterior, en línea con la aplicación de la Metodología de valoración de obligaciones contingentes definida por el MHCP.”

Como se mencionó en la sección 4.1, al interior del proyecto se analiza una solicitud de modificación contractual solicitada por el Concesionario y relacionada con los parámetros para el cálculo del diferencial de recaudo.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En línea con el objetivo específico 1.2.2, en esta sección se verifica el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría.

Referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría Interra TLS en octubre de 2023.

Tabla 7 Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

ID	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	10	8
02	Gestión Técnica	19	19
03	Gestión Financiera	17	17
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de aforo y recaudo	16	16
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	9	9
08	Gestión predial	8	8

Se identificaron dos situaciones que dan lugar a las No Conformidades que se presentan en la sección 9.2.2, según se detalla a continuación:

Componente administrativo (Atención a requerimientos de la ANI o del Concesionario):

Se evidenció, acorde la información enviada como respuesta a la MED, en el ID 9, donde se evalúa el criterio de responder a las solicitudes que realice la ANI o el Concesionario, demoras en responder a las solicitudes o consultas que le formule la ANI o el Concesionario ya que debe ser en un término no mayor a diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de solicitud³⁶. Este término podrá ser ampliado de mutuo acuerdo, cuando la naturaleza de la consulta así lo requiera. De 68 respuestas revisadas en la auditoría y que fueron enviadas a la ANI, 40 superan el tiempo máximo de respuesta, de las 251 respuestas enviadas al concesionario, 141 superan el tiempo máximo de respuesta.³⁷

Componente administrativo (Entrega de informes mensuales de Interventoría):

Adicional se evidencia que no hay entrega oportuna del informe mensual de Interventoría, ya que estos informes mensuales "(...) deberán presentarse dentro de los primeros diez (10) Días Calendario de cada Mes, al supervisor del presente Contrato y será requisito indispensable que el equipo de apoyo y el Supervisor revisen y den su visto bueno al informe para el pago mensual al Interventor(...)"³⁸ y según información reportada como respuesta a la MED no están siendo entregados de manera oportuna.

³⁶ Según lo establecido en el plan de cargas del contrato de interventoría, sección 7.1 Área Administrativa.

³⁷ El detalle de las comunicaciones está en los papeles de trabajo de la presente auditoría.

³⁸ Establecido en el plan de cargas numeral 9.1.1 Informe Mensual

Tabla 8 Relación de entrega de informes mensuales por parte de la interventoría.

INFORME N°	PERIODO DEL INFORME	FECHA OPORTUNA DE ENTREGA	FECHA REAL DE ENTREGA	DÍAS DE DIFERENCIA ENTRE FECHA ENTREGA OPORTUNA Y FECHA REAL	ESTADO ENTREGA
1	Del 23 al 31 de marzo de 2023	10/04/2023	13/04/2023	3	NO OPORTUNA
2	Del 01 al 30 de abril de 2023	10/05/2023	12/05/2023	2	NO OPORTUNA
3	Del 01 al 31 de mayo de 2023	10/06/2023	21/06/2023	11	NO OPORTUNA
4	Del 01 al 30 de junio de 2023	10/07/2023	21/07/2023	11	NO OPORTUNA
5	Del 01 al 31 de julio de 2023	10/08/2023	9/08/2023	-1	OPORTUNA
6	Del 01 al 31 de agosto de 2023	10/09/2023	10/09/2023	0	OPORTUNA
7	Del 01 al 30 de septiembre de 2023	10/10/2023	11/10/2023	1	NO OPORTUNA

Fuente: Información suministrada como respuesta de la MED ID 10.

La Interventoría, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, reportó que el informe de octubre fue radicado el 10 de noviembre con número de radicado ANI-634-INTLS-12, dando cumplimiento a lo establecido contractualmente.

Por otro lado, en la entrevista realizada en las oficinas de la Interventoría, se llevaron a cabo varios ejercicios con el fin de verificar el cumplimiento de la actualización de la información en la plataforma de Aniscopio y página web de la Interventoría³⁹, por lo tanto, se pudo evidenciar:

1. **Seguimiento al plan de obras:** La interventoría actualiza cada mes la información de avance en las unidades funcionales, se verificó que la información coincidiera con el avance real reportada en los comités de obra.
2. **Seguimiento predial:** Se recomienda realizar la gestión que proceda con el Equipo de Coordinación y Seguimiento con el fin de revisar las dificultades que se presentan en la plataforma de Aniscopio, ya que, en la visita a la oficina de la Interventoría en Pitalito, no se pudo verificar la última actualización del componente predial en Aniscopio, que debe realizar la Interventoría.
3. **PQR en la página de la Interventoría:** Se evidenció que la página web de la Interventoría tiene dos opciones para que el usuario pueda generar una PQR, una opción es llenando el formulario que se encuentra en la página y otra enviando un correo al mail que aparece en la página; se realizó el ejercicio de las dos opciones, evidenciando oportunidades de mejora en la opción asociada al diligenciamiento del formulario debido a que no se evidenció recibido de la PQR de prueba, ni constancia de envío.

³⁹ <https://site.consorciointerra.com/>

El detalle de los criterios evaluados con la MED octubre de 2023 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, relacionadas con:

1. La gestión necesaria para que el Concesionario disponga los maletines que cumplieron con su vida útil en los sitios aprobados para la disposición de este tipo de residuos.
2. Inspección el estado del corredor vial, generando las alertas tempranas frente a cualquier condición inestable que a futuro pueda comprometer la operación, solicitando al concesionario el seguimiento y monitoreo de estos puntos, y la ejecución de las obras necesarias.
3. Instalación señalización vertical y demarcación vial donde se requiera.
4. La página web, en la pestaña donde los usuarios del proyecto envían las PQR, a través del formulario, ya que no se evidenció recibido de la PQR prueba, ni constancia de envió.

La Interventoría, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, informó que en el mes de noviembre 2023 se realizaron solicitudes al Concesionario con el fin de mejorar la señalización en el corredor vial. Se evidenció que estos oficios tienen radicado ANI-634-INTLS-1168 - ANI-634-INTLS-1227 y ANI-634-INTLS-1262.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

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

No obstante, se identificaron las siguientes situaciones que dan lugar a la formulación de No Conformidades:

- Acorde con el desarrollo de la auditoría se evidenció que no hay respuesta por parte de la ANI con corte a octubre, de algunos EER solicitados por el Concesionario y evidenciados en esta auditoría. A continuación, se relaciona una tabla con las fechas de los EER:

Tabla 9 Relación de fechas EER.

EER	Fecha de Solicitud	Fecha concepto por la interventoría	Fecha de respuesta por parte de la ANI
Variante Mocoa	27-ene-23	17-may-23	4-oct-23
Puerto Umbria	14-jun-23	7-jul-23	1-nov-23
Bota Caucana	13-mar-23	21-jun-23	1-nov-23
Puerto Caicedo	13-jul-23	15-sep-23	6-dic-23
Villa Garzon	4-ago-23	7-sep-23	En Tramite
Timana	21-jul-23	30-ago-23	29-nov-23
Pericongo	21-jul-23	30-ago-23	6-dic-23

Fuente: Elaboración propia a partir de documentación revisada en la auditoría.

Por lo tanto, se evidencia un incumplimiento a la parte General del Contrato de Concesión N. 012 de 2015, literal (c)(iii) de la Sección 14.2 Evento Eximente de Responsabilidad, citada a continuación:

“Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 14.2(c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

Al respecto, el Equipo de Coordinación y Seguimiento, una vez surtida la socialización del informe de auditoría, informó que:

“(…) Se considera apropiado informar que actualmente se tramita una actualización al procedimiento de “ATENCIÓN A EVENTOS EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD – EER”, Por parte de la ANI, con el objetivo de mejorar los tiempos de respuesta de la entidad ante las solicitudes de EER por parte de los concesionarios. Este procedimiento actualmente se encuentra en trámite de Vistos Buenos en el aplicativo de Orfeo.”

No obstante, a diciembre de 2023 el incumplimiento a lo establecido en la sección 14.2 (c)(iii) del contrato de concesión No. 012 de 2015 persiste; por ende, se deben aplicar las acciones correctivas y preventivas necesarias para superar el incumplimiento a través del plan de mejoramiento que se formule para superar la No Conformidad.

2. Se evidenció que no hay respuesta oportuna a las comunicaciones radicadas por parte de la interventoría Interra TLS, acorde con la información suministrada por la Interventoría en respuesta a la MED, que se relaciona a continuación:

Tabla 10 Relación de oficios entre la ANI e Interventoría.

Oficio enviado por la Interventoría	Fecha de radicado	Consecutivo de Respuesta	Fecha de Recibido	Días de Respuesta	Asunto oficio emitido por la Interventoría.
GEN-095	21/12/2022	20223050424861	27/12/2022	6	Radicación de hojas de vida personal profesional del contrato concesión del

Oficio enviado por la Interventoría	Fecha de radicado	Consecutivo de Respuesta	Fecha de Recibido	Días de Respuesta	Asunto oficio emitido por la Interventoría.
					corredor santana - Mocoa - Neiva
GEN-097	30/12/2022	20233050009691	13/01/2023	14	Respuesta a su comunicado No. 20223050424861 del 26-12-2022 relacionado con observaciones a las hojas de vida personal profesional del contrato concesión del corredor Santana - Mocoa - Neiva.
GEN-008	8/02/2023	20233050069621	2/03/2023	22	Radicación No. 1 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-009	14/02/2023	20233050096571	23/03/2023	37	Radicación No. 2 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-010	14/02/2023	20233050066721	1/03/2023	15	Radicación No. 3 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-011	16/02/2023	20233050077231	7/03/2023	19	Radicación No. 4 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-011	21/02/2023	20233050067901	1/03/2023	8	Radicación de pólizas No. 65-44-1012179400 Anexo No. 1
GEN-024	23/02/2023	20233050111731	5/04/2023	41	Radicación No. 6 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-025	27/03/2023	20233050109571	5/04/2023	9	Radicación No. 7 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-028	27/03/2023	20233050111781	5/04/2023	9	Radicación No. 9 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022

Oficio enviado por la Interventoría	Fecha de radicado	Consecutivo de Respuesta	Fecha de Recibido	Días de Respuesta	Asunto oficio emitido por la Interventoría.
GEN-031	2/03/2023	20233050111711	5/04/2023	34	Radicación No.11 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
GEN-033	6/03/2023	20233050112931	10/04/2023	35	Radicación No.12 hojas de vida contrato de interventoría VEJ-634-2022
ANI-634-INTLS-016	31/03/2023	R-INTV-23-00559	20/04/2023	20	INSPECCIÓN TALUDES DEL CORREDOR VIAL
GEN-022	7/02/2023	20233050040761	25/02/2023	18	RADICACIÓN DE PÓLIZA No. 65-44-101217940 ANEXO No.1.
ANI-634-INTLS-873	18/09/2023	20233050334951	19/09/2023	1	INFORME DE INTERVENTORÍA N° 3 MES DE MAYO – ATENCION OBSERVACIONES DEFINITIVAS V5. Respuesta a su oficio ANI No. 20233050334951 del 16 de septiembre de 2023. “Respuesta - comunicado ANI-634-INTLS-709 radicado ANI No. 20234090961962 del 27 de agosto del 2023, entrega Informe V3 de Interventoría No. 3 correspondiente al mes de MAYO de 2023. Proyecto Santana – Mocoa – Neiva”

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación entregada por la Interventoría en respuesta de la MED

De lo que se concluye: se tienen 18 comunicaciones enviadas por la Interventoría, de estos 7 oficios tuvieron respuesta fuera de los 15 días hábiles permitidos, dando así un incumplimiento del 38.9%, a lo establecido en el Plan de Cargas (PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE DOCUMENTOS Y DE LAS DEMÁS SOLICITUDES) del contrato VEJ-634 de 2022, establecidos de la siguiente manera:

“Todas las solicitudes que la ANI y el Interventor eleven entre sí, deberán ser resueltas dentro de los quince (15) Días Hábiles contados a partir del Día siguiente a su recibo. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 16 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, respecto de las solicitudes que presente el Interventor en relación con aspectos derivados de la ejecución del Contrato de Interventoría.”

Al respecto, el Equipo de Coordinación y Seguimiento, una vez surtida la socialización del informe de auditoría, informó que:

“(…) Con relación a la No Conformidad enunciada en el informe de auditoría, se observa que los 7 oficios que tuvieron respuesta fuera de los 15 días hábiles corresponden en mayoría al trámite de aprobación de hojas de vida de la interventoría. Al respecto se pone en consideración del equipo auditor que la revisión de las hojas de vida radicadas para revisión de la ANI, son verificadas por la gerencia técnica y por las áreas de gestión asociadas al perfil del cargo objeto de aprobación. Así mismo, desde la VEJ se realiza una verificación adicional de la pertinencia y cumplimiento de los requisitos del personal propuesto, así como la revisión de la dedicación máxima permitida (100% de dedicación) en los diferentes contratos de la entidad. Adicionalmente, la revisión y aprobación de las hojas de vida por el inicio de la nueva interventoría para el proyecto Santana – Mocoa – Neiva, coincidió con el cambio de interventoría de otros proyectos de la VEJ, lo que implicó una revisión concurrente de varias solicitudes de aprobación de hojas de vida, y que para el caso de la interventoría del proyecto de Santana-Mocoa-Neiva, fueron revisadas 65 Hojas de vida. Razón por la cual no fue posible atender la solicitud del interventor en el término establecido. (...)”

No obstante, a diciembre de 2023 el incumplimiento a lo establecido en el Plan de Cargas (PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE DOCUMENTOS Y DE LAS DEMÁS SOLICITUDES) del contrato VEJ-634 de 2022 persiste; por ende, se deben aplicar las acciones correctivas y preventivas necesarias para superar el incumplimiento a través del plan de mejoramiento que se formule para superar la No Conformidad.

Adicionalmente, en el cuerpo del documento se han presentado recomendaciones. Estas recomendaciones se agrupan en la sección 9.3.1

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En línea con el objetivo específico 1.2.3, en esta sección se verifican las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 012 de 2015. También se analizan las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

9. EFECTIVIDAD EN EL PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL (HALLAZGOS FORMULADOS POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA)

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a: *Verificar las acciones de las acciones de mejora para una muestra selectiva los hallazgos cumplidos relacionados con el componente predial en el Plan de Mejoramiento Institucional, derivado de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el*

punto de vista administrativo, se validó la efectividad de las acciones que se han cumplido y adelantado en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República y relacionados con la gestión predial en predios a cargo de la ANI.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República, en el que, en relación con las acciones cumplidas de los planes de mejoramiento de los sujetos de control fiscal, emitió lineamiento consistente en que:

“De conformidad con la Ley 87 de 1993 y sus normas reglamentarias, corresponde a las Oficinas de Control Interno de los sujetos de control, dentro de sus funciones, verificar las acciones que a su juicio hayan subsanado las deficiencias que fueron objeto de observación por parte de la CGR. Estas acciones deben estar evidenciadas, lo cual será el soporte para darlas por cumplidas e informarlo a la Contraloría General de la República, en comunicación dirigida al Contralor delegado que corresponda de conformidad con la resolución de sectorización vigente.

Las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo han desaparecido o se han modificado los supuestos de hecho o de derecho que dieron origen al mismo, corresponde a las Oficinas de Control Interno señalar su cumplimiento e informarlo a la CGR (...).

Lo antes expuesto, sin perjuicio de la verificación que la CGR realice a través de cualquier tipo de auditoría o actuación de vigilancia y control fiscal.

En este contexto, la rendición de los avances semestrales del plan de mejoramiento que presenten los sujetos de control fiscal solamente deberá contener las acciones correctivas y preventivas que, a la fecha de corte de su presentación, aunque no hayan subsanado las causas que generaron el hallazgo”.

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR.⁴⁰

1. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.

⁴⁰ Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace [evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v3.pdf \(ani.gov.co\)](http://ani.gov.co/evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v3.pdf)

2. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
3. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.
4. **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional futura de la gestión relacionada con la causa del hallazgo o el resultado esperado. No se cuenta con la información suficiente que permita concluir que se superó del todo la causa raíz o que se lograra el resultado esperado.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoría se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de hallazgos relacionados con el proyecto Santana-Mocoa-Neiva, derivados de las auditorías realizadas por la Contraloría General de la República (CGR) para la vigencia 2019;⁴¹ hallazgos identificados respectivamente en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)⁴² con los números: 1380-41, 1382-43 y 1383-44 obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

9.1 Hallazgo 1380 - 41

Hallazgo	1380 - 41	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 41. Estado del Proyecto Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 - Administrativo con presunta incidencia disciplinaria y para Indagación Preliminar (IP).</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</p>		

⁴¹ Informe de auditoría radicado con el No. 20204090575632 del 2 de julio de 2020

⁴² Disponible para consulta en el enlace [Plan de mejoramiento Institucional - PMI | Portal ANI](#)

Hallazgo	1380 - 41	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad			
	<p>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>					
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestiones ante las Aseguradoras y concesionario para pago de multas junto con sus intereses moratorios- Cobros Coactivos. 2. Definición del Plan Remedial Fase II, con términos perentorios de aprobación. 3. Seguimiento obligaciones contractuales una vez realizada la cesión del contrato. <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Recomendación al área de estructuración para que en la cláusula del Plan Remedial se defina términos de aprobación o negación. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de Cierre 					
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "<i>Así las cosas, los objetivos, metas y actividades del proyecto que se ejecuta a través del Contrato de Concesión 002 de 2015 no se han desarrollado oportunamente, con lo cual se incurrió en una presunta gestión antieconómica, ineficiente e ineficaz</i>".</p>					
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	en	No	Criterio de efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p>Análisis de efectividad</p> <p>Respecto al Hallazgo 41. Estado del Proyecto Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 - Administrativo con presunta incidencia disciplinaria y para Indagación Preliminar (IP).</p> <p>La CGR, en el informe de auditoría, describe de la siguiente manera la causa raíz del hallazgo: "<i>Así las cosas, los objetivos, metas y actividades del proyecto que se ejecuta a través del Contrato de</i></p>						

Hallazgo	1380 - 41	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p><i>Concesión 002 de 2015 no se han desarrollado oportunamente, con lo cual se incurrió en una presunta gestión antieconómica, ineficiente e ineficaz</i>” adicionalmente enfatiza el incumplimiento 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.</p> <p>En el plan de mejoramiento propuesto para este hallazgo se tienen dos gestiones de mejoramiento correctivo, que se mencionan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer términos perentorios para la aprobación o rechazo del Plan Remedial. • Realizar el cobro efectivo de las multas ya impuestas al concesionario. <p>Estas gestiones se realizaron con el fin de subsanar las presuntas inconsistencias presentadas en el proyecto.</p> <p>Se realiza el análisis de efectividad y se evidenció que en el proyecto se suscribió el otrosí No 9 al contrato de concesión 012 de 2015, el 2 de julio del 2021, con el fin de poder llevar a cabo la Fase II del plan remedial, orientada a poder realizar la cesión efectiva del contrato de concesión.</p> <p>A través del otrosí No 9 se pactó un periodo de doce (12) meses para la normalización de la ejecución del contrato de concesión (“Periodo de Normalización”), así como una serie de actividades que se deben ejecutar para tal fin. Se plantearon condiciones para la reactivación del plan de obras y la ejecución del alcance contractual fijado en el contrato de concesión.</p> <p>El 2 de julio 2021 también se generó el otrosí No 10 al contrato de concesión 012 de 2015, donde se estipula, en la cláusula séptima, que el Concesionario Ruta al Sur S.A.S deberá pagar las multas junto con los intereses moratorios impuestos al concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S.</p> <p>Se generaron dos multas, que se mencionan a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multa por no atención de sitios inestables: Impuesta mediante Resolución No. 1099 de fecha 26 de junio de 2018 y confirmada mediante Resolución No.1530 de fecha 15 de agosto de 2018. 2. Multa incumplimiento de la obligación de fondeo de las Subcuentas: Impuesta mediante Resolución No. 1376 de fecha 30 de julio de 2018 y confirmada mediante Resolución No. 2226 de fecha 10 de diciembre de 2018. <p>Se evidenciaron los pagos de cada una de las multas impuestas, por el concesionario Ruta al Sur S.A.S. El pago de la primera multa fue certificado por la fiduciaria Bancolombia, para el que el Concesionario allegó la certificación con oficio con radicado ANI No 2021-409-1146962 del 4 de octubre del 2021. El segundo pago se certificó mediante memorando radicado ANI No. 2022-305-0032373 del 11 de febrero de 2022, que fue informado al Coordinador G.I.T Defensa Judicial de la ANI⁴³, en los términos y condiciones establecidos en el otrosí No 10.</p> <p>En el otrosí No. 10, también fue autorizada la cesión del contrato de concesión a la Sociedad Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., es decir que desde el 02 de julio de 2021 ostenta la calidad de</p>			

Hallazgo	1380 - 41	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p>Cesionario o “Nuevo Concesionario” y quien, a partir de la fecha, tiene a su cargo el cumplimiento de las obligaciones contempladas en el Contrato de Concesión No. 012 de 2015.</p> <p>Como medida preventiva, se evidencia que dentro de los pliegos de condiciones para los proyectos 5G, se establece como mejora para dar agilidad al trámite en caso que el proyecto presente este tipo de incumplimientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Plazo para la entrega del Plan Remedial por parte del Concesionario •Plazo de la ANI para la aprobación o pronunciamiento sobre el Plan Remedial •Efectos de la presentación del Plan Remedial •Plazo para la suscripción del Acta del Plan Remedial •Contenido mínimo y expreso del Acta del Plan Remedial (...) <p>Es importante mencionar que para poder llevar a cabo la cesión del contrato de concesión la ANI mediante la resolución 494 de 2019, del 3 de abril de 2019 donde se confirma la Resolución 146 del 25 de enero de 2019, en el “<i>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</i>” se estableció que los incumplimientos graves que presentó el Concesionario estuvieron asociados a: cronograma del plan de obras de las unidades funcionales 1 a 7, fondeos - financiación de las subcuentas del proyecto para el año 2018 -, pólizas, otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento y por el mantenimiento y operación de la vía.</p> <p>No obstante, en virtud que el plan de obras continua vigente y no se puede determinar su cumplimiento si no hasta julio del 2025, se declara sin pronunciamiento de efectividad el plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

9.2 Hallazgo 1382 – 43

Hallazgo	1382 - 43	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
Descripción del hallazgo	Hallazgo 43. Recaudo de la Estación de Peaje Altamira en el Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 – Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal.		

Hallazgo	1382 - 43	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
	<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>Plan de Mejoramiento</p>	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aclaración sobre la definición de Elusión y Evasión basados en el concepto jurídico, técnico y de interventoría. 2. Memorando a estructuración informando situación puntual presentada en el peaje Altamira por construcción de paso irregular paralelo a las casetas de peaje. 3. Se solicitará a estructuración la revisión en el estudio de tráfico de las Vías Riverita y Betania para verificar que fueron tenidas en cuenta durante la estructuración del proyecto. 4. Informe de interventoría donde se evidencie la aclaración de la elusión y evasión 5. Se realizará la validación de los datos como tráfico y recursos dejados de percibir por la evasión de conformidad con lo reportado por la Interventoría del proyecto 6. Informe de verificación de las acciones sobre la tarifa diferencial 7. Indicar al concesionario que el valor dejado de percibir por la reducción de tarifas en el Peaje Altamira, no se reconocerá en el DR 8, reiterando los efectos de la no reclamación. 8. Definición del Plan Remedial Fase II, con términos perentorios de aprobación. <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVAS</p>		

Hallazgo	1382 - 43		Efectividad		Sin pronunciamiento de efectividad
<p>9. Recomendación a Estructuración sobre las definiciones contractuales de Elusión y Evasión</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>10. Informe de Cierre</p>					
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "Mediante la Resolución 03136 del 2019 el Ministerio de Transporte con aprobación de la ANI se vio avocado a reducir temporalmente las tarifas del peaje de "Altamira" por un plazo de cuarenta y cinco días hasta tanto se superara la emergencia del PR21 R4505 y del puente del PR34+0400 R4504 en el sector de "Pericongo", vencido el plazo inicial, las partes involucradas definieron mantener la reducción considerando que las causas que originaron la medidas no se habían subsanado, fue así como, se expidió la Resolución 004613 del 25 de septiembre de 2019 por un periodo de 45 días adicionales. La vigencia de la Resolución 004613 finiquitó el 08 de noviembre de 2019 y a partir de las 06:00 horas del 09 de noviembre se retornó el cobro de la tarifa plena en el Peaje "Altamira".</p>				
Incidencia	Fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p style="text-align: center;">Análisis de efectividad</p> <p>Hallazgo 43. Recaudo de la Estación de Peaje Altamira en el Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 – Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal.</p> <p>La CGR, en el informe de auditoría, describe de la siguiente manera la causa raíz del hallazgo: <i>"Mediante la Resolución 03136 del 2019 el Ministerio de Transporte con aprobación de la ANI se vio abocado a reducir temporalmente las tarifas del peaje de "Altamira" por un plazo de cuarenta y cinco días hasta tanto se superara la emergencia del PR21 R4505 y del puente del PR34+0400 R4504 en el sector de "Pericongo", vencido el plazo inicial, las partes involucradas definieron mantener la reducción considerando que las causas que originaron la medidas no se habían subsanado, fue así como, se expidió la Resolución 004613 del 25 de septiembre de 2019 por un periodo de 45 días adicionales. La vigencia de la Resolución 004613 finiquitó el 08 de noviembre de 2019 y a partir de las 06:00 horas del 09 de noviembre se retornó el cobro de la tarifa plena en el Peaje "Altamira".</i></p> <p>En el plan de mejoramiento propuesto para este hallazgo, se tienen dos gestiones de mejoramiento para dar cumplimiento a las acciones correctivas que se mencionan a continuación:</p>					

Hallazgo	1382 - 43	Efectividad	Sin pronunciamiento de efectividad
<p>1. Garantizar el pago por parte del Concesionario sobre la diferencia del recaudo en el peaje Altamira por los meses de junio a noviembre de 2019, debido a la Tarifa Especial otorgada por la falta de operación y mantenimiento.</p> <p>2. Aclarar la situación que se presentan en los peajes referentes a la evasión o elusión.</p> <p>Se evidenció respecto a la primera gestión:</p> <p>La Agencia ha tenido la disposición de realizar mesas de trabajo con el Concesionario para realizar la revisión del DR8, esto con el fin de indicarle al Concesionario que el valor dejado de percibir por la reducción de tarifas en el peaje Altamira no se reconocerá en el DR8. A diciembre de 2023 no se evidencia reclamación al respecto por parte del Concesionario.</p> <p>Respecto a la segunda gestión:</p> <p>Se evidencia la eficacia de las unidades de medida correctivas, ya que se logró que en el predio aledaño al peaje Altamira, por el cual presuntamente facilitaban el no pago de este peaje a los usuarios de la infraestructura concesionada, se decretaran medidas especiales, estas fueron emitidas por la Superintendencia de Transporte mediante la Resolución No 17832 del 28 de diciembre de 2021, en donde se resolvió a los propietarios del predio “(...) que de forma inmediata se abstengan de facilitar y/o permitir el tránsito indiscriminado de vehículos por el predio privado”.</p> <p>Las demás medidas especiales fueron para cada una de las entidades relacionadas con el proyecto⁴⁴, con el fin de que de manera inmediata adopten las acciones necesarias para evitar la evasión del pago del peaje Altamira.</p> <p>Como medida preventiva, se solicitó concepto a estructuración sobre elusión y evasión y se determinó que la situación que se presentaba era evasión.</p> <p>Se evidencio que la Contraloría General de la República, comunicó a la ANI mediante radicado 20224090512712 del 9 de mayo de 2022 el cierre y archivo del expediente relacionado con las presuntas irregularidades de carácter fiscal.</p> <p>Expuesto lo anterior se observa que a diciembre de 2023 no se tienen reclamaciones con relación a la reducción temporal de tarifas en el peaje Altamira y que el peaje opera en condiciones normales, donde, adicionalmente se ha mitigado el riesgo de evasión; asimismo, se evidencia pronunciamiento favorable por parte de la Contraloría General de la República en lo correspondiente al cierre y archivo del expediente relacionado con las presuntas irregularidades de carácter fiscal identificadas en el hallazgo. Sin embargo, a la fecha no se ha conciliado el DR8 con el Concesionario; por lo tanto, se considera que no se puede determinar la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

⁴⁴ Empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros, Alcaldía municipal y la inspección de policía de Altamira – Huila INSTAR, a la Dirección Seccional de tránsito y transporte del Huila INSTAR, y a la Concesionaria Ruta al Sur INSTAR.

9.3 Hallazgo 1383 - 44

Hallazgo	1383 - 44	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 44. Gestión Predial en el Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 - Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y para Indagación Preliminar.</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>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</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 <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Incorporación de la base de datos de expropiaciones en SGC <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Informe de Cierre. 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "<i>Deficiencias en el Proceso de gestión predial adelantada por el Concesionario, toda vez que el Aplicativo Olympus se encuentra desactualizado, tal como se verificó en la revisión de los predios con área remanente, donde no se adjuntó el Certificado de Desarrollabilidad, fichas sociales, entre otros.</i>"</p>		

Hallazgo	1383 - 44		Efectividad	No Efectivo	
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No Hay desaparición de la causa.
<p>Análisis de efectividad</p> <p>Hallazgo 44. Gestión Predial en el Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 - Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y para Indagación Preliminar.</p> <p>En el Informe de cierre se, describe de la siguiente manera la causa raíz del hallazgo: "<i>La Dirección de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura de la Contraloría General de la República, mediante Auto No.005 del 21-01-2022, ordenó la apertura de la indagación del asunto relacionada con presuntas irregularidades de carácter fiscal, derivadas de la Gestión de Predios del Proyecto de Concesión Santana-Mocoa- Neiva a través del Contrato 012 de 2015, por pago de intereses moratorios, reconocimiento de dobles desembolsos por el mismo concepto, reintegro de retenciones, pago degravamen a movimientos financieros, entre otras situaciones que generan incertidumbre sobre los registros y documentos válidos para desembolsos por parte de la fiducia; hechos que habrían causado un presunto detrimento en cuantía indeterminada</i>"</p> <p>Se analiza el informe de cierre presentado y se evidencia que dentro del otrosi 9, Aliadas para el Progreso S.A.S se comprometió a realizar la entrega de la gestión predial adelantada al concesionario Ruta al Sur S.A.S, y en caso de que resulte la necesidad de devolución a la subcuenta de predial de recursos, dicha devolución junto con los rendimientos financieros causados será por cuenta y riesgo del concesionario Ruta al Sur. S.A.S.</p> <p>Mediante radicado ANI No. 2021-409- 1181242 de fecha 11 de octubre de 2021, se realizó la solicitud al Concesionario Ruta al Sur del reintegro de los valores en que se incurrió en pago de intereses por demoras injustificadas en los trámites de escrituración.</p> <p>En el plan de mejoramiento propuesto para este hallazgo, se tienen cuatro acciones de mejoramiento correctivo, así:</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. <p>Se evidenció que las acciones formuladas conllevaron al reembolso de los pagos realizados desde la subcuenta predial, correspondientes al pago de intereses moratorios por extemporaneidad en</p>					

Hallazgo	1383 - 44	Efectividad	No Efectivo
<p>el proceso adquisitivo, y demás rubros que no se encuentran contemplados como gasto elegible de dicha subcuenta, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión.</p> <p>En el informe de la Contraloría, se denota adicional <i>“deficiencia en la gestión predial adelantada por el Concesionario, toda vez que el Aplicativo Olympus se encuentra desactualizado, tal como se verificó en la revisión de los predios con área remanente, donde no se adjuntó el Certificado de Desarrollabilidad, fichas sociales, entre otros.”</i></p> <p>Al respecto, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, informó a la Oficina de Control Interno en diciembre de 2023 lo siguiente:</p> <p><i>“(…)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>El aplicativo OLYMPUS quedó actualizado por parte de la anterior Concesionaria Aliadas para el Progreso S.A.S. como lo indicó la Interventoría INMS con oficio comunicación INMS-448-18-1224 de 2018 radicado ANI 20184090822162 (adjunto), donde se evidencia que el cumplimiento de la obligación hasta la fecha señalada, y por el cierre del periodo de cura al concesionario.</i> • <i>La plataforma OLYMPUS, fue cerrada en el año 2021 por la implementación de la nueva plataforma denominada ANISCOPIO, por lo cual no es posible implementar acciones sobre una plataforma inexistente.</i> • <i>Con la cesión del Contrato a la nueva Sociedad Ruta al Sur S.A.S. la información se está cargando en el Módulo Predial de ANISCOPIO, y actualmente no se han presentado por parte del estamento interventor inconformidades con este proceso que sean atribuibles al Concesionario.</i> <p><i>(…)”</i></p> <p>En ese orden de ideas, una vez realizado el análisis de efectividad del plan de mejoramiento se evidenció que las acciones formuladas conllevaron a: 1) El reembolso de los pagos realizados desde la subcuenta predial, correspondientes al pago de intereses moratorios por extemporaneidad en el proceso adquisitivo, y demás rubros que no se encuentran contemplados como gasto elegible de dicha subcuenta, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión; 2) Adicionalmente se evidenció una certificación de la Interventoría, mediante radicado ANI No. 20184090822162 del 13 de agosto 2018, donde se evidencia que la plataforma OLYMPUS esta actualizada por parte de la Concesionaria Aliadas para el Progreso S.A.S y solicitud cierre del periodo de cura al concesionario. Se tuvo en cuenta que la plataforma OLYMPUS fue cerrada en el 2021, quedando la plataforma ANISCOPIO como soporte para el cargue de la información actualizada en el módulo predial.</p> <p>Sin embargo, en la visita realizada el 9 de noviembre de 2023 a la oficina de la Interventoría en Pitalito, no se pudo verificar la última actualización del componente predial en Aniscopio, actualización que debe realizar la Interventoría.</p>			

Hallazgo	1383 - 44	Efectividad	No Efectivo
<p>Expuesto lo anterior se sugiere reformular las acciones de mejoramiento (Correctivas y Preventivas) que permitan superar de <u>manera institucional</u> las Deficiencias en el Proceso de gestión predial adelantada por el Concesionario, toda vez que no fue posible verificar la actualización del el Aplicativo Aniscopio, en lo correspondiente a la gestión predial del proyecto, por lo tanto se declara no efectivo el plan de mejoramiento, ya que no se cuenta con la información suficiente que permita concluir que se superó del todo la causa raíz o que se lograra el resultado esperado.</p>			

10. VERIFICACIÓN DE ATENCIÓN A SOLICITUDES GENERADAS POR ORGANISMOS DE CONTROL DEL ESTADO Y DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se consultó el sistema de gestión documental de la ANI (Orfeo), con el fin de verificar atención de la Entidad ante solicitudes generadas a partir de julio de 2022 por Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte, evidenciando lo siguiente:

- Contraloría General de la Nación:** La Contraloría General de la República solicitó información en el desarrollo del seguimiento permanente para el ejercicio del control concomitante y preventivo al recurso público invertido en proyectos y contratos con alerta por parte de la DIARI y a los seleccionados por su nivel de riesgo, la información solicitada fue: Información del avance del plan de obras, informes de interventoría recientes, información sobre el avance y terminación de las obras (sitios críticos) y obligaciones del período de normalización, información sobre las garantías del contrato de concesión, informes ejecutivos sobre el cumplimiento de las obligaciones previstas durante el periodo de ejecución del plan de obras en los componentes ambiental, predial, social, operativo, financiero y aprobación de pólizas, fichas técnicas ambientales y sociales e Informes mensuales de fiducia. Se evidenció atención de los requerimientos por parte de la ANI.⁴⁵

Adicionalmente, durante el periodo objeto de esta auditoría, se evidenció que la Contraloría General de la República solicitó o información para la realización de auditoría de cumplimiento. Se evidenció que la ANI ha dado respuesta a cada uno de los requerimientos solicitados por la Contraloría.

- Procuraduría General de la Nación:** La Procuraduría General de la Nación solicitó información respecto a gestiones adelantadas a la petición de Puente Peatonal por parte de Escuela San Jose del Pepino Sede del Centro Educativo Rural CALIYACO y Solicitud de Información gestiones adelantadas respecto de la afectación del puente sobre el rio Arenoso PR107+800

⁴⁵ Mediante oficio con Radicado ANI No.: 20223050341641 del 25 de octubre 2022.

RN4505 entre los municipios Campoalegre – Nieva. Se evidenció envío de la información por parte de la ANI, como respuesta a las solicitudes realizadas la Procuraduría⁴⁶.

- **Defensoría del Pueblo:** Se han realizado convocatorias a reuniones por parte de la Defensoría del Pueblo Regional Cauca, en su papel de garantes en las reuniones con las comunidades del sector de la Media Bota Caucana en donde se hace seguimiento a los compromisos adquiridos entre comunidad y Concesionaria. La ANI responde que participara de las reuniones propuestas.⁴⁷

Se recibió comunicación de la Defensoría del Pueblo Regional Putumayo⁴⁸, con relación a solicitud de información respecto del proyecto de la variante de San Francisco a cargo del INVIAS. La ANI realiza el traslado al INVIAS por ser de su competencia.⁴⁹

- **Superintendencia de Transporte:** No se evidenciaron solicitudes puntuales con relación al proyecto por parte de la Superintendencia de transporte.

11. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y NO CONFORMIDADES

El 20 de diciembre 2023 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 30 de noviembre de 2023, vía correo electrónico, se socializó Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana – Mocoa - Neiva.

Lo anterior dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones. Las conclusiones, al igual que las No Conformidades y Recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

11.1 Conclusiones

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:

1. El avance físico global del plan de obras aprobado el 18 de noviembre 2022 a través de comunicación con radicado ANI No. 20223050373831, con corte a 15 de octubre, es de 17.21% ejecutado contra 18.36% programado, es decir que se tiene un retraso en el plan de obras vigente de 1.15%. No obstante, el 10 de noviembre fue aprobado la segunda

⁴⁶ Mediante oficio con Radicado ANI No. 20233050267001 del 28 de julio 2023 y 20233050186881 del 01 de junio 2023, 20233050123211 de 17 de abril 2023 respectivamente.

⁴⁷ Mediante oficio con Radicado ANI NO.: 2023305028491 del 11 de agosto 2023.

⁴⁸ Mediante oficio con Radicado ANI No.: 2023305014585 del 02 mayo del 2023.

⁴⁹ Mediante oficio con Radicado ANI No.: 20233050145851 del 02 de mayo 2023.

reprogramación al⁵⁰ por la ANI; este plan se ajusta a las condiciones actuales del proyecto, manteniendo la fecha final establecido en el contrato, 30 de junio de 2025

2. Se evidenció que los planes de obras no se encuentran cargado a la plataforma del Secop⁵¹, por lo que se recomienda realizar el cargue respectivo, acorde a la Circular con radicado ANI No. 20154090000304 del 30 de noviembre de 2015 y con el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual⁵².
3. Se evidenció que los porcentajes de avance del plan de obras reportados por la Interventoría no corresponden a lo registrado en Aniscopio; lo que da lugar a una recomendación en este informe de auditoría.
4. Se verificó que las estaciones de peaje Los Cauchos y Altamira cuentan con la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV, en cumplimiento de la Resolución 546 del 2018, los peajes cuentan con la Resolución oficial del Ministerio de Transporte para la habilitación. modificatorias. Los peajes no presentan novedades y dan cumplimiento a las obligaciones contractuales.
5. Se evidenció que la información reportada en Aniscopio sobre la implementación de peajes electrónicos en el proyecto no coincide con la realidad; por lo que, se sugiere actualizar la información ya que es la herramienta principal de información a la comunidad y a los actores interesados en el proyecto.
6. En el recorrido realizado los días 7, 8 y 9 de noviembre 2023, se evidenció la necesidad de complementar la señalización vertical y demarcación vial en el corredor Puerto Asís-Villa Garzón, lo que da lugar a la formulación de recomendaciones en este informe de auditoría.
7. El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, una vez realizada la socialización del informe preliminar de auditoría, demostró que se han adelantado acciones para que el concesionario mejore la señalización vertical y horizontal en la UF6 y la UF7.7.
8. En el recorrido realizado los días 7, 8 y 9 de noviembre de 2023 se evidenciaron sitios críticos que no han sido atendidos por el Concesionario, con mayor concentración en las UF5, UF6 y UF7, donde se ve afectada la estabilidad de la banca. Se evidenció que desde la Interventoría y desde la ANI se han generado las alertas correspondientes, sin obtener los resultados esperados, dado que el Concesionario ha manifestado que la atención de estos sitios no hace parte de las obligaciones establecidas en el contrato de concesión. Con el ánimo de que el Concesionario atienda los sitios críticos que pueden generar riesgos para una adecuada operación y seguridad vial, se recomienda a la Interventoría y a la ANI continuar analizando la procedencia de aplicar los mecanismos de apremio establecidos contractualmente.

⁵⁰ Mediante radicado 20233050406841

⁵¹ [Detalle del proceso: VJ-VE-IP-017-2013 / VJ-VE-IP-LP-017-2013 \(contratos.gov.co\)](#)

⁵² Si el contrato se suscribe a través de SECOP II, el supervisor y/o interventor según corresponda, debe ingresar el avance de la ejecución de este, de conformidad con la “Guía para hacer la Gestión Contractual en el SECOP II” y los demás documentos que expida Colombia Compra Eficiente al respecto.

Asimismo, se recomienda a la Interventoría continuar inspeccionando el estado del corredor vial, generando las alertas tempranas frente a cualquier condición inestable que a futuro pueda comprometer la operación, solicitando al concesionario el seguimiento y monitoreo de estos puntos, y la ejecución de las obras necesarias.

9. Se evidenció el avance de la calzada nueva entre Neiva y Campoalegre (UF1); se resalta que la ausencia de disponibilidad predial en las áreas donde opera Arroz Diana y donde se tienen tres instituciones educativas puede llegar a generar alertas sobre la ejecución del plan de obras, lo que a la fecha no ha ocurrido.
10. Se evidenció que el Concesionario cuenta con Centro de Control de Operaciones operativo provisionalmente; este no presenta novedades y se encuentra dentro del corredor del proyecto. En el plan de obras se tiene previsto iniciar la construcción del CCO definitivo en octubre de 2024.
11. Con base en los análisis de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento se tienen alertas de menores ingresos por disminución del recaudo y de compensaciones por modificación en tarifas, principalmente por los impactos en el proyecto con ocasión del Decreto 0050 del 15 de enero de 2023 *“Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura”*.

Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio INTERRA TLS, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Santana - Mocoa - Neiva.”* Se concluye:

1. En términos generales, cumple con sus obligaciones contractuales y aporta valor agregado a su gestión.
2. Se generaron dos no conformidades, fundamentadas en los tiempos de atención a las solicitudes o consultas que le formule la ANI o el Concesionario y en la entrega de los informes mensuales de interventoría.
3. Se emitieron recomendaciones a la interventoría Interra TLS, en materia de: i) disposición de residuos del PMT, ii) continuar con la inspección de cualquier condición inestable, iii) instalación de señalización vertical y demarcación, iv) revisar y ajustar la página web en la pestaña de las PQR.

Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes*

de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 012 de 2015; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.” Se concluye

1. Se declara: Sin pronunciamiento de efectividad” los planes de mejoramiento relacionados con los hallazgos 1380-41 y 1382-43.

El concepto de sin pronunciamiento de efectividad ese da debido a que a la fecha persiste la causa raíz que generó los hallazgos y no se puede determinar la efectividad.

2. Se declara no efectivo el plan de mejoramiento del hallazgo 1383-44.

El concepto de no efectividad del plan de mejoramiento para superar el hallazgo No. 1383-44 se da debido a que no se evidenció que se atacara en su totalidad la causa raíz identificada por la contraloría, ya que no se pudo verificar la actualización de la información predial en Aniscopio.

3. Una vez consultado el sistema de gestión de documental de la Entidad, se evidenció que en la ventana de tiempo de la auditoría se atendieron oportunamente los requerimientos de Organismos de Control del Estado; se evidenciaron requerimientos de la Contraloría General de la República, la Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación asociados al contrato de concesión No. 004 de 2015.

11.2 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 jprodriguez@ani.gov.co para su revisión y formalización

11.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. No se evidenció un pronunciamiento oportuno de aceptación o negación por parte de la ANI ante solicitudes del Concesionario con relación al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad, así:

EER	Fecha de Solicitud	Fecha concepto por la interventoría	Fecha de respuesta por parte de la ANI
Variante Mocoa	27-ene-23	17-may-23	4-oct-23
Puerto Umbria	14-jun-23	7-jul-23	1-nov-23

EER	Fecha de Solicitud	Fecha concepto por la interventoría	Fecha de respuesta por parte de la ANI
Bota Caucana	13-mar-23	21-jun-23	1-nov-23
Puerto Caicedo	13-jul-23	15-sep-23	6-dic-23
Villa Garzon	4-ago-23	7-sep-23	En Tramite
Timana	21-jul-23	30-ago-23	29-nov-23
Pericongo	21-jul-23	30-ago-23	6-dic-23

Por lo tanto, se identifica incumplimiento a la parte General del Contrato de Concesión N. 012 de 2015, literal (c)(iii) de la Sección 14.2 Evento Eximente de Responsabilidad, citada a continuación:

“Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 14.2(c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

- Se evidenció que no hay respuesta oportuna a las comunicaciones radicadas por parte de la interventoría Interra TLS, acorde a los tiempos establecidos en el Plan de Cargas (PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE DOCUMENTOS Y DE LAS DEMÁS SOLICITUDES) del contrato VEJ-634 de 2022, establecidos de la siguiente manera:

“Todas las solicitudes que la ANI y el Interventor eleven entre sí, deberán ser resueltas dentro de los quince (15) Días Hábiles contados a partir del Día siguiente a su recibo. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 16 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, respecto de las solicitudes que presente el Interventor en relación con aspectos derivados de la ejecución del Contrato de Interventoría.”

11.2.2 Para la Interventoría:

- No se evidenció que la Interventoría atienda las solicitudes que realiza la ANI y/o el Concesionario, acorde a los términos establecidos en el Plan de Cargas (Área Administrativa) del contrato VEJ-634 de 2022, establecidos de la siguiente manera:

“Para lo anterior, una vez realizada la solicitud o consulta, mediante cualquier medio, el Interventor proyectará la respuesta y la pondrá a consideración de la ANI, en los siguientes plazos:

Si se trata de solicitudes o consultas hechas por la ANI:

Las peticiones deberán ser resueltas dentro de los siguientes plazos y se contarán a partir del día siguiente

a la fecha de su radicación en el Interventor:

a) Peticiones generales o particulares: Quince (15) Días Hábiles;

b) Expedición de certificaciones: Diez (10) Días Hábiles, salvo que se trate de certificaciones laborales, para lo cual se dispone de tres (3) Días Hábiles;

c) Peticiones con el propósito de obtener copias de documentos: Diez (10) Días Hábiles para comunicar al peticionario, en concordancia con la resolución interna de la ANI que fija el plazo para su entrega.

d) Consultas en materia de gestión contractual: Treinta (30) Días Hábiles;

e) Solicitudes de información realizadas por los Senadores y Representantes de la República, en ejercicio del control político y los organismos de control: La ANI tiene cinco (5) días calendario. Para este último caso en particular, el interventor tendrá la obligación de remitir la respuesta solicitada por la ANI en un término no mayor a dos (2) días calendario, una vez reciba el requerimiento.”

2. No se evidenció que la Interventoría entregue los informes mensuales dentro de los plazos establecidos en el Plan de Cargas (Sección Ordenes, comunicaciones e Informes. Clausula Informes.) del contrato VEJ-634 de 2022, establecidos de la siguiente manera:

La interventoría entrega los informes dentro de los plazos definidos contractualmente:

3) Informes mensuales (Dentro de los primeros 10 o 15 días calendario de cada mes, según indique el contrato de interventoría).

11.3 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 fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión No. 012 de 2015.

11.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se recomienda que desde la Entidad se lideren acciones necesarias orientadas a la oportuna liberación de los predios Arroz Diana y de las tres instituciones educativas ubicadas en la UF1, para así evitar que a futuro se materialice el riesgo de incumplimiento al plan de obras.
2. Se recomienda adelantar la gestión al interior de la Entidad para actualizar Aniscopio, ya que no coincide con la información reportada por la Interventoría con el avance de las unidades funcionales, ni la información de los peajes existentes en lo correspondiente a pago electrónico; es de anotar que Aniscopio es la herramienta principal de información a la ciudadanía y a los actores interesados en el proyecto.
3. Se recomienda, liderar las gestiones pertinentes ante el Concejo de Estado para que determine el cumplimiento, o no, del fallo de la acción popular relacionada con las obras de urbanismo en el sector del colegio Fidel Montclar en Mocoa, Andenes pendientes por construir entre el PR 2+0300 y PR 3+0300 aledaños al colegio Fidel Montclar, a raíz de que la comunidad no se encuentra conforme con desarrollo de la obra en frente de sus predios.
4. Con el ánimo de que el Concesionario atienda los sitios críticos que pueden generar riesgos para una adecuada operación y seguridad vial, se recomienda que en conjunto con la

Interventoría se continúe analizando la procedencia de aplicar los mecanismos de apremio establecidos contractualmente.

5. **Seguimiento predial:** Se recomienda realizar la gestión que proceda con el fin de revisar y superar las dificultades que se presentan en la plataforma de Aniscopio ya que, en la visita a la oficina de la Interventoría en Pitalito, no se pudo verificar la última actualización del componente predial en Aniscopio que debe realizar la Interventoría.
6. Se recomienda la reformulación oportuna del plan de mejoramiento declarado como no efectivo (1383-44); notificando a la Oficina de Control Interno al respecto.
7. Se evidenció que los planes de obras no se encuentran cargado a la plataforma del Secop⁵³, por lo que se recomienda realizar el cargue respectivo, acorde con la Circular con radicado ANI No. 20154090000304 del 30 de noviembre de 2015 y con el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual⁵⁴.

11.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda adelantar la gestión necesaria para que el Concesionario disponga los maletines utilizados como señalización temporal en obra que cumplieron con su vida útil en los sitios aprobados para la disposición de este tipo de residuos.
2. Se recomienda a la Interventoría continuar inspeccionando el estado del corredor vial, generando las alertas tempranas frente a cualquier condición inestable que a futuro pueda comprometer la operación, solicitando al concesionario el seguimiento y monitoreo de estos puntos, y la ejecución de las obras necesarias.
3. Se recomienda que a través de la Interventoría sea solicitado al Concesionario la instalación señalización vertical y demarcación vial donde se requiera.
4. Se recomienda revisar y ajustar la página web, en la pestaña donde los usuarios del proyecto envían las PQR, a través del formulario, ya que no se evidenció recibido de la PQR prueba, ni constancia de envío.

⁵³ [Detalle del proceso: VJ-VE-IP-017-2013 / VJ-VE-IP-LP-017-2013 \(contratos.gov.co\)](#)

⁵⁴ Si el contrato se suscribe a través de SECOP II, el supervisor y/o interventor según corresponda, debe ingresar el avance de la ejecución de este, de conformidad con la “Guía para hacer la Gestión Contractual en el SECOP II” y los demás documentos que expida Colombia Compra Eficiente al respecto.

Auditó:

July Paola Rodriguez Ortiz

Auditora Oficina de Control Interno

Revisó:

Daniel Felipe Sáenz Lozano

Auditor Oficina de Control Interno

Revisó hasta etapa de socialización
(Versión del 30 de noviembre 2023):

Lina Leidy Leal Diaz

Jefe de Oficina de Control Interno (e)

Revisó y aprobó el informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

12. 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 interventorías

Anexo 3 Plan y agenda de auditoría.

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

Anexo 1 Componentes Analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 012 de 2015. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Interra TLS, en virtud del contrato VEJ-634 de 2022, 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 5; año 2021.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para el modo carretero EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P-002, versión 7; ANI, 2022.

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 interventorías

Contrato de concesión:

	HITO	FECHA
INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 012 DE 2015	Suscripción contrato	18 de agosto de 2015
	Suscripción acta de inicio	23 de septiembre de 2015
	Cesión del contrato	2 de julio del 2021
	Inicio Plan de Obras	2 de julio de 2022
	Fin Fase de construcción	01 de Julio del 2025
	Terminación estimada	Septiembre 2044

Fuente: Formato GCSP-F-227 informe ejecutivo del 15/09/2023

	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
CONCESIONARIA RUTA AL SUR S.A.S	RODOVIAS COLOMBIA S.A.S	69.99998%
	MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S	30%
	ZAMANI	0.00002%

Fuente: Formato GCSP-F-227 informe ejecutivo del 15/09/2023

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 012 de 201		
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
Modificadorio 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	13/03/2020

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 012 de 201		
	Rutinario mayor y menor, bacheo, rocería y diseños de algunos sitios críticos, en virtud del Plan Remedial.	
Modificadorio 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
Otrosí No 7	Se definió un plazo para la complementación de las intervenciones de la Fase I del Plan Remedial y la materialización de la cesión del Contrato de Concesión a favor de un tercero interesado, así como la presentación y aprobación de los documentos necesarios para acreditar los requisitos habilitantes en los términos previstos en la Sección 19.5 de la Parte General del Contrato de Concesión, (b) la incorporación de un periodo de transición, y (c) la calificación de las partes en relación con los hechos o conductas que sirvieron de base a la declaratoria de incumplimiento grave contenida en las Resoluciones No 146 del 25 de enero de 2019 y 494 del 3 de abril de 2019 por parte de la ANI	22/01/2021
Otrosí No 8	Se acordó la extensión del Periodo de Complementación de la Fase I del Plan Remedial hasta el día 6 de junio de 2021 conforme a lo previsto en el Plan de Inversión. En dicho documento se ratificó de manera íntegra lo acordado en el Otrosí No. 7 respecto a la calificación de los hechos que sirvieron de fundamento para la declaratoria de incumplimiento grave del Contrato de Concesión contenida en la Resolución 146 de 2019 y confirmada mediante la Resolución No. 494 del 2019.	30/04/2021
Otrosí No 9	Se incorporó un Periodo de Normalización por un plazo de doce (12) meses, con el propósito de que el futuro Cesionario pudiera normalizar la ejecución contractual a lo largo del corredor vial.	2/07/2021
Otrosí No 10	la ANI autorizó la cesión de la posición contractual de Aliadas a LA CONCESIONARIA	2/07/2021
Otrosí No 11	por medio del cual, se modificó la Sección 4.17 de la Parte General del Contrato y se adicionaron los literales (e), (f) (g) y (h) a la Sección 7.1 de la Parte General.	21/04/2022

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 012 de 201		
Otrosí No 12	Mediante el cual se prorrogó el plazo previsto para la terminación de catorce (14) sitios críticos contemplados en el Anexo F del Otrosí No. 9 al Contrato de Concesión, salvo el Sitio Crítico 37	22/06/2022
Otrosí No 13	Modificar el romano (i) del literal b) de la Sección 7.5 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, La vigencia de las coberturas será por el plazo de duración de la Fase de construcción de cada Unidad Funcional y deberá guardar concordancia con el amparo de obra civil terminada, para que no exista ningún lapso sin amparo para los bienes. Lo anterior, sin perjuicio de que se permita una cobertura de un año, renovable anualmente con una anticipación no menor de treinta (30) Días anteriores a la fecha establecida para la expiración de la garantía.	26/04/2023

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

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. VEJ 634 de 2022	Nombre interventoría	CONSORCIO INTERRA TLS
	Representante legal	JORGE HERNANDO FORERO FORERO
	Valor total (M/CTE diciembre de 2013)	\$27.167.457.000 (INCLUYE IVA)
	Plazo	60 meses
	Celebración contrato de interventoría	30 de diciembre de 2022
	Suscripción acta de inicio	23 de marzo de 2023
	Terminación estimada	22 marzo de 2028

	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
CONSORCIO INTERRA TLS	INTERSA S.A	25%
	TOMAS LLAVADOR	25%
	SIGT INGENIEROS	25%
	TERRA INGENIEROS	25%

Fuente: Formato GCSP-F-227 informe ejecutivo del 15/09/2023

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	13/10/2023	8:00 – 8:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	24/10/2023	8:30 – 15:00
Entrevista con la Interventoría	30/10/2023	8:00 – 12:00
Recorrido de verificación al proyecto	7,8,9/11/2023	7:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	30/11/2023	8:00am
Cierre de auditoría	20/12/2023	NA

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del proyecto Santana – Mocoa – Neiva.

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

En el marco del desarrollo de la auditoría interna técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Consorcio Interra TLS**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, ambiental, social y predial. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. Administrativo: componente relacionado principalmente con el correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario.

2. Técnica: el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada Contrato de Concesión, así como la terminación del Contrato de Interventoría y/o reversión del Contrato de Concesión.

3. Financiero: la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del Contrato de Concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

4. Jurídico: consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo Contrato de Concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dicho contrato.

5. Ambiental: el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del Contrato de Concesión.

6. Social: este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la Concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

7. Predial: este componente 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		
Id	Criterio a calificar	Cumple
1	Organización de la interventoría	SI
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los Sistema de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	SI
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el Concesionario	NO
10	Entrega de informes de interventoría	NO
11	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	N/A
12	Entrega de documentación	N/A
13	Bases de datos y/o softwares informáticos	N/A
14	Proceso de liquidación	N/A

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

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

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

04 Componente Jurídico		
Id	Criterio a calificar	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	SI
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	N/A

6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	SI
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI
8	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	SI
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	N/A
12	Estado de multas y sanciones	N/A

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

06 Componente Ambiental		
Id	Criterio a calificar	Cumple
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	SI
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	SI
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	SI
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	SI
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	SI
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
11	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI

12	Informe final de interventoría ambiental	N/A
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	N/A

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

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