

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20201020136553**Fecha: **05-11-2020****MEMORANDO**

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ**
Vicepresidente de Gestión Contractual**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera bajo el esquema de APP Autopista Conexión Río Magdalena 2

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de septiembre y octubre de 2020, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Río Magdalena 2.

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

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

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





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20201020136553**



Fecha: **05-11-2020**

MEMORANDO

presentadas y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta de los planes propuestos.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria tecnica en pdf

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE) Area Carretero 4 BOGOTA D.C. -3) JUAN PABLO NIETO MORA Area Carretero 4 BOGOTA D.C.

Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Auditora técnica Oficina de Control Interno
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20201020055760
GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2

2020

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	5
1.1	Objetivo general.....	5
1.2	Objetivos específicos.....	5
2.	ALCANCE.....	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	6
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1	Información de contratos	7
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	9
4.3	Descripción del proyecto	9
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	12
5.1	Ejecución del plan de obras	12
5.1.1	Conclusiones sobre el estado de la ejecución del plan de obras.....	16
5.2	Acuerdo transaccional Otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020.....	16
5.2.1	Terminación proceso arbitral unilateral	17
5.2.2	Reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad.....	18
5.2.3	Nuevo plan de obras.....	22
5.2.4	Procesos sancionatorios en curso	24
5.2.5	Modificaciones en el componente financiero	25
5.2.6	Contratos de Construcción (EPC).....	26
5.2.7	Conclusiones sobre el acuerdo transaccional Otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020	29
5.3	Alertas sobre riesgos del proyecto.....	30
5.3.1	Área predial: Sobrecostos por adquisición	30
5.3.2	Área ambiental: Sobrecostos por compensaciones ambientales	34
5.3.3	Área ambiental: Efectos desfavorables de la gestión ambiental	36
5.3.4	Área comercial: Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes	39
5.3.5	Área financiera: Alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado o condiciones del proyecto.....	41

5.3.6	Área político/social: Invasión de derecho de vía	42
5.3.7	Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto.....	42
5.4	Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.....	44
5.4.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial.....	44
5.4.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria.....	45
5.4.3	Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI	48
5.4.4	Afectaciones potenciales derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19	49
5.4.5	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	53
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	54
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	59
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	60
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	61
9.1	Conclusiones.....	61
9.2	No Conformidades	65
9.2.1	Para la Supervisión.....	65
9.2.2	Para la Interventoría	66
9.3	Recomendaciones.....	66
9.3.1	Para la Supervisión.....	66
9.3.2	Para la Interventoría	67
10.	ANEXOS	69

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.	7
Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto	9
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	10
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.....	10
Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto	11
Tabla 6. Modificación en plazos de construcción por Unidad Funcional – Otrosí 8	11
Tabla 7. Avance programación de obras por unidad funcional.	12
Tabla 8. Eventos Eximentes de Responsabilidad UF1 y UF2.....	19
Tabla 9. Plazos de construcción por Unidad Funcional – Otrosí 8.....	22
Tabla 10. Comunicaciones nuevo Plan de Obras.....	22
Tabla 11. Comportamiento TPD peaje Puerto Berrío	50
Tabla 12. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	54
Tabla 13. Reincidencia en fallas durante las mediciones del indicador E6 - Baches.....	56
Tabla 14. Reincidencia en fallas durante las mediciones del indicador E10 - Drenajes.....	57

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de asociación público-privada (APP) Autopista Conexión Río Magdalena 2, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

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

1.2.2 Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Unión Temporal Concesiones 4G, en el proyecto de concesión de modo carretero APP Autopista Conexión Río Magdalena 2.

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

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 008 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Autopista Río Magdalena S.A.S., a partir de febrero de 2019 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión en la fase de construcción.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 008 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Autopista Río Magdalena S.A.S., así como los demás documentos contractuales.
- Contrato de Interventoría No. No. 024 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Unión Temporal Concesiones 4G.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

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

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los Contratos de Concesión No. 008 de 2014 y de Interventoría No. 024 de 2015 tales como objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Autopista Río Magdalena S.A.S No. contrato: 008 del 10 de diciembre de 2014. Objeto: “El presente Contrato de Concesión bajo un esquema de Asociación Público-Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto 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.” Acta de Inicio: 13 de marzo de 2015. Plazo: El plazo del Contrato es variable, y transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado a la obtención del valor presente, a 31 de diciembre de 2013, del recaudo de peaje - VPIP) – aproximadamente de 25 años. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1585022</p>	8 otrosíes
Interventoría	<p>Unión Temporal Concesiones 4G No. contrato: 024 del 12 de febrero de 2015. Objeto: “Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, medioambiental y socio-predial de los Contratos de Concesión bajo un esquema de Asociación Público Privada que se derive de los procesos licitatorios No. VJ-VE-IP-LP-006-2013, correspondiente al corredor concesionado “Autopista al Río Magdalena 2” Acta de Inicio: 12 de marzo de 2015. Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-15-2586037</p>	N.A

Fuente: URLs SECOP I contratos de Concesión y de Interventoría.

En la tabla precedente se observa que el Contrato de Concesión No. 008 de 2014 ha tenido ocho otrosíes. Lo principalmente acordado tras la suscripción de estas modificaciones contractuales fue:

- **Otrosí No 1 del 29 de diciembre de 2014:** se acordó aclarar algunos temas derivados de la definición del amigable componedor.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

- **Otrosí No 2 del 20 de febrero de 2015:** se acordó ampliar el término contractual para la designación de los miembros del amigable componedor.
- **Otrosí No 3 del 13 de mayo de 2015:** se acordó que el Concesionario recibiera los tramos denominados Accesos a Puerto Berrío, y le sean aplicables los indicadores establecidos como “tramos de control” una vez suscrita el Acta de Entrega de la Unidad Funcional 4, de igual forma, se recurrió a Amigable Componedor para establecer si el Concesionario estaba obligado a recibir estos tramos y si este hecho generaba un desequilibrio económico del Contrato.
- **Otrosí No 4 del 14 de mayo de 2015:** se acordó ampliar el término contractual para la designación de los miembros del amigable componedor.
- **Otrosí No 5 del 31 de julio de 2015:** se acordó modificar el Capítulo XV – Solución de controversias de la Parte General del Contrato de Concesión N. 008 de 2014.
- **Otrosí No 6 del 5 de agosto de 2015:** se acordó modificar el ítem Sistemas de Control de Tráfico de la tabla 7 el numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión, la descripción y la cantidad de los tableros electrónicos.
- **Otrosí No 7 de 8 de agosto de 2016:** se acordó modificar la Sección 2.4 literal (a) del Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión No. 008 de 2014 en cuanto al ancho de franja a adquirir para las calzadas 1 y 2 de la Unidad Funcional 3.
- **Acuerdo transaccional otrosí No 8 de 14 de mayo de 2020:** se acordó ampliar los plazos de entrega de todas las Unidades Funcionales por reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad al Concesionario. Adicionalmente, se modificaron todos los apartes del Contrato de Concesión que hicieran referencia a los Diferenciales de Recaudo (DR8, DR13 y DR 18) y VPIP de los años 8, 13 y 18, cambiándolos a los años 9, 14 y 19 respectivamente.

En ese sentido, respecto al Contrato de Concesión No. 008 de 2014 según se evidenció previamente, éste ha tenido ocho (8) modificaciones contractuales, cuyos motivos se encuentran relacionados principalmente con ajustes o aclaraciones de los Mecanismos Alternativos de Solución a Controversias (MASC), recibo de los tramos denominados Accesos a Puerto Berrío por parte del Concesionario, así como obligaciones respecto de éstos, y modificaciones al equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras (POLCA). Por otra parte, en el otrosí N. 8 se otorgan periodos especiales por el reconocimiento de 3 Eventos Eximentes de Responsabilidad, correspondientes a problemáticas de orden público para las Unidades Funcionales 1 y 2, y a causa de la no liberación oportuna de zonas de espacio público invadidas irregularmente en la UF 4.2.

Para el Contrato de Interventoría No. 024 de 2015, como se muestra en la tabla precedente, no se han suscrito otrosíes a la fecha. Sin embargo, se evidencia que el 31 de agosto de 2016 se suscribió un Acta de Acuerdo para actualizar la plantilla de personal mínimo y cargas de trabajo de Interventoría en Fase de Construcción.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

El control y seguimiento del proyecto bajo esquema de APP Autopista Conexión Río Magdalena 2 cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutiérrez Díaz	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Gloria Inés Cardona Botero	Gerente de proyecto	(VGC) - Equipo Proyectos Carreteros 4
Juan Pablo Nieto Mora	Líder de Supervisión	
Diego Fabián Cristancho Salazar	Apoyo financiero	(VGC) - GIT Financiero
Jaime Arturo Mendoza Moreno	Apoyo jurídico	(VJ) - GIT Asesoría Gestión Contractual 2
Sandra Patricia Izquierdo	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Richard Andrés Ortiz Torres	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Yeny Milena Díaz Ángel	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Wilfreyer Chacón Hernández	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Sandra Milena Insuasty Osorio	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo de julio de 2020 remitido por la Supervisión.

4.3 Descripción del proyecto

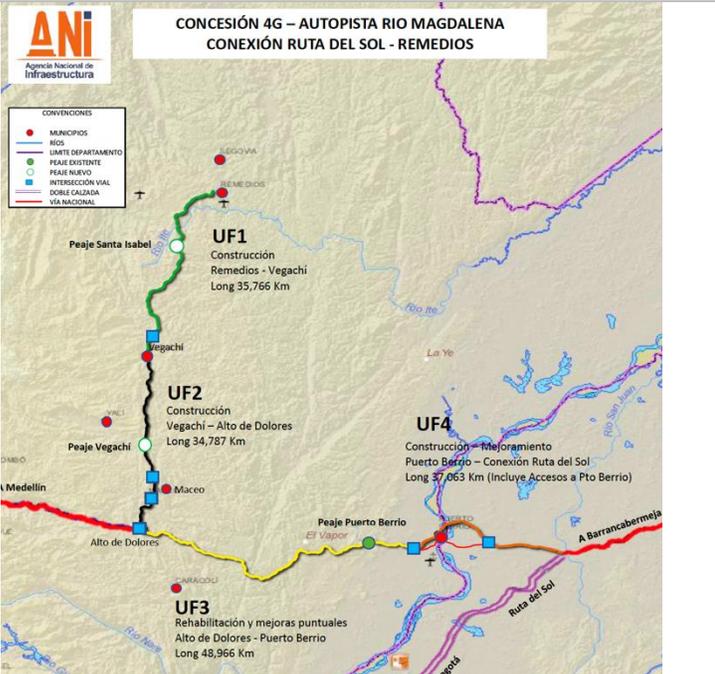
El proyecto carretero bajo esquema de APP Autopista Conexión Río Magdalena 2 hace parte de la primera ola del programa de cuarta generación de concesiones (4G) y representa una inversión de aproximadamente 1,7 billones de pesos. La vía de la Concesión Autopista Conexión Río Magdalena 2 tiene una longitud total estimada de 144 km y su recorrido discurre en el Departamento de Antioquia.

El proyecto da continuidad a otras concesiones carreteras que tienen influencia en los departamentos de Antioquia y Santander, en las cuales también ha participado la Entidad, tales como el sector II de la Ruta del Sol, Autopista Conexión Norte (corredor Remedios-Zaragoza-Caucasia) y Vías del Nus (corredor Bello – Cisneros – Alto de Dolores).

El objetivo de esta concesión es conectar el sur occidente y centro occidente del país de forma directa con el Puerto de Cartagena y el norte del país, así como el nordeste de Antioquia con la Concesión Ruta del Sol a través de Puerto Berrío, proyectando que se convierta en uno de los corredores viales más importantes del país.

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

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP 2019	\$1.750.403	
OPEX – millones de COP 2018	\$1.122.138	
Inversión total – millones de COP 2018	\$2.872.541	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual – millones de COP diciembre 2012	\$722.548	
VPIP Acumulado – millones de COP (septiembre 2020)	\$15.886	
Aportes ANI – millones de COP 2019	\$96.235	
% Cumplimiento aportes ANI	3%	

Fuente: ANISCOPIO e informe mensual de Interventoría correspondiente a septiembre de 2020.

El proyecto cuenta con 4 unidades funcionales, cuyas generalidades se muestran a continuación:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

Unidad Funcional	Sector	Origen	Destino	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
1	Remedios - Vegachí	PK71+431	PK34+600	37	Construcción de calzada nueva
2	Vegachí – Alto de Dolores	PK34+600	PK1+022	35	
3	Alto de Dolores – Puerto Berrío	PK1+022	PK0+000	47	Rehabilitación de la vía existente
4.1	Variante Puerto Berrío y Conexión Ruta del Sol	PK0+000	PK14+580	15	Construcción de calzada nueva
4.2		PK14+580	PK24+763	10	Mejoramiento de la vía existente

Fuente: Tabla 3 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 008 de 2014.

Con base en la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 008 de 2014, en el proyecto se prevé la operación de 3 estaciones de peaje, uno de éstos hace parte de la infraestructura

existente recibida por el Concesionario y 2 son nuevas estaciones de peaje definidas en la Sección 3.6 del Apéndice Técnico 1 – “Estaciones de peaje nuevas”, las cuales se deberán instalar durante la Fase de Construcción y entrarán en operación una vez sea firmada el acta de finalización de la Unidad Funcional correspondiente. Según lo anterior se presenta en la siguiente tabla las estaciones de peaje correspondientes al Contrato de Concesión.

Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto

Nombre	Tipo	Unidad Funcional	Tramo	PK	Fecha de inicio
Santa Isabel	Nuevo	UF1	Remedios - Vegachí	PK57+500	Entrarán en funcionamiento una vez finalice la etapa de construcción de la UF 1 y 2
Vegachí		UF2	Vegachí – Alto de Dolores	PK15+000	
Puerto Berrío	Existente	UF3	Alto de Dolores – Puerto Berrío	PK13+669	18 de abril de 2016

Fuente: Numeral a de la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No 008 de 2014

El 26 de abril de 2016 se suscribió el Acta de Inicio de la fase de construcción, fase que originalmente se estimaba finalizar en febrero de 2021; sin embargo, según el acuerdo transaccional otrosí N. 8, se acordó ampliar los plazos de terminación de todas las unidades funcionales según se detalla a continuación.

Tabla 6. Modificación en plazos de construcción por Unidad Funcional – Otrosí 8

Unidad Funcional	Plazo máximo de ejecución contractual de las Unidades Funcionales		Fecha de inicio	Fecha de Finalización según Otrosí 8
	Inicial	Otrosí 8		
UF1	1800 días	2560 días	26/04/2016	30/04/2023
UF2	1800 días	2560 días		30/04/2023
UF3	1438 días	2075 días		31/12/2021
UF4	1080 días	1649 días		31/10/2020

Fuente: elaboración propia con base en la cláusula quinta del Otrosí 8 del Contrato de Concesión No. 008 de 2014 e informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo de agosto de 2020 remitido por la Supervisión.

Según se mencionó, en el último Otrosí se ampliaron los plazos de ejecución debido al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad por parte de la ANI. Adicionalmente, se evidencia que previamente a la suscripción del acuerdo transaccional, el Concesionario acudió a la vía de conciliación judicial con relación a las diferencias que se tenían en su momento a través de un tribunal arbitral en el Centro Internacional para la Resolución de Disputas; sin embargo, posteriormente al concepto jurídico por parte de la ANI y a la realización de mesas de trabajo conjuntas con la Entidad, se dio lugar la formulación de un acuerdo transaccional.

Por otra parte, entre abril de 2019 y a la fecha de ejecución de esta auditoría se han identificado alertas en el proyecto asociadas a: la formulación y ejecución del nuevo plan de obras, el cumplimiento de lo estipulado en el acuerdo transaccional otrosí N. 8, así como las relacionadas con

los riesgos definidos en el Contrato de Concesión No. 008 de 2014. Estas alertas, al igual que la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se exponen en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.3, en este capítulo se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función de **a)** el estado y seguimiento por parte de la Interventoría y de la Supervisión a la ejecución y formulación del plan de obras, **b)** lo pactado en el acuerdo transaccional otrosí N. 8 suscrito el 14 de mayo de 2020 para reconocer algunos Eventos Eximentes de Responsabilidad y normalizar la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2014, **c)** alertas de riesgos del proyecto y **d)** acciones implementadas en el proyecto a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5.1 Ejecución del plan de obras

El avance general del proyecto con corte a 15 de octubre de 2020, según lo evidenciado en la plataforma Aniscopio² presenta un atraso significativo respecto al Plan de Obras vigente, teniendo un 11 % ejecutado frente al 98 % programado, lo cual evidencia un atraso del 87%³. Sin embargo, según se ha mencionado previamente estos plazos están por ser reestablecidos con base en lo estipulado en el otrosí N. 8 (ver Tabla 6), lo cual se verá reflejado en el nuevo plan de obras que está en trámite según se describe en la sección 5.2.3. En este sentido, se presentan a continuación los porcentajes de avance reportados en Aniscopio con respecto al plan de obras vigente que será modificado según lo descrito anteriormente.

Tabla 7. Avance programación de obras por unidad funcional.

UF	INTERVENCIÓN	LONGITUD	PROGRAMADO	EJECUTADO	DESVIACIÓN
1: Remedios - Vegachí	Construcción calzada sencilla	37 km	96,84%	0,00%	-96,84%
2: Vegachí- Alto de Dolores	Construcción calzada sencilla	35.00 km	97,59%	4,44%	-93,15%
3: Alto de Dolores - Puerto Berrio	Rehabilitación	47.00 km	100,00%	10,56%	-89,44%
4: Variante Puerto Berrio y conexión Ruta del Sol	Construcción y mejoramiento	25.00 km	100,00%	60,91%	-39,09%
TOTAL PROYECTO		144.00 km	97,70%	10,95%	-86,75%

Fuente: Elaboración propia a partir de Aniscopio

² Enlace Aniscopio: <https://aniscopio.ani.gov.co/>

³ De acuerdo con la programación de obras contractual - Sección 5.2 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 008 de 2014.

Por otra parte, según los porcentajes de avance reportados en la Tabla 7 el porcentaje ejecutado del proyecto es de aproximadamente el 11%, y a septiembre de 2020 se tiene inactividad en los frentes de trabajo de las unidades funcionales 1, 2 y 3. Por ejemplo, según reportado por la Interventoría: *“...El Concesionario en las Unidades Funcionales 1, 2 y 3, no ha ejecutado actividades de ninguna clase en estas semanas, a pesar que esta actividad se encuentra enmarcada dentro de las excepciones a la emergencia sanitaria por Covid-19, de acuerdo al decreto 593 del 24 de abril de 2020...”*.⁴

Los únicos frentes de trabajo que están en ejecución al mes de septiembre de 2020 corresponden a la Unidad Funcional 4, en particular, sólo hasta ese mes se reactivaron los frentes de obra en esta Unidad Funcional según reportó la Interventoría: *“... Cabe resaltar que en este periodo se dio reinicio a todos los frentes de obra de esta unidad, ya que, desde el mes de abril solo se ejecutaban actividades en el puente sobre el río Magdalena...”*.⁴

El frente del puente sobre el río Magdalena se encuentra al 94,2% de su ejecución⁵, según se presenta a continuación:

Foto 1. UF4.2 – Puente sobre el río Magdalena	Foto 2. UF4.2 – Puente sobre el río Magdalena
	
<p>Fuente: informe mensual de interventoría del mes de septiembre de 2020 con radicado ANI N. 20204091005672</p>	<p>Fuente: informe mensual de interventoría del mes de septiembre de 2020 con radicado ANI N. 20204091005672</p>
<p>Según lo reportado por la Interventoría se están ejecutando las actividades de voladizos sucesivos en el puente sobre el río Magdalena</p>	<p>Según lo reportado por la Interventoría se está finalizando el espaldar y relleno del estribo 2.</p>

Con base en el *Anexo O - puente río Magdalena* del informe mensual de interventoría del mes de septiembre de 2020, se evidenció que la Interventoría realiza recomendaciones en materia técnica asociadas a los resultados de laboratorios, las resistencias de los concretos instalados, cumplimiento de especificaciones técnicas, cumplimiento del diseño no objetado, desplazamiento en pilotes, procesos constructivos en voladizos sucesivos, entre otros aspectos.

⁴ Informe mensual de Interventoría No. 67 con radicado ANI N. 20204091005672 – Anexo Ñ Seguimiento Plan de Obras

⁵ Informe mensual de Interventoría No. 67 con radicado ANI N. 20204091005672 – Anexo O Puente río Magdalena

Respecto a las demás unidades funcionales, según se ha mencionado previamente, se reporta que en la Unidad Funcional 1 se tienen abiertos 4 frentes de trabajo, en la Unidad Funcional 2 se tienen intervenciones en los municipios de Vegachí y Maceo con 3 tramos abiertos y en la Unidad Funcional 3 se tienen 8 actuaciones puntuales, la intervención en el Centro de Control de Operaciones (CCO) y en 5 frentes de rehabilitación, los cuales a pesar de estar abiertos no presentan actividad ni presencia de equipos, lo cual está relacionado con la terminación anticipada del contrato suscrito entre el Concesionario y el Consorcio OHL a causa de incumplimientos por parte del contratista de construcción (EPC), según la comunicación 20193100010291 del 10 de abril de 2019.

En relación con la inactividad en los frentes de trabajo la Supervisión señala en el informe de seguimiento del mes de agosto de 2020 que a partir del 24 marzo de 2020, en atención al Decreto 457 del 22 de marzo de 2020 *“Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público”*, se suspendieron las actividades en los frentes de obra que estaban activos en ese momento, a excepción del puente sobre el río Magdalena dado que para el porcentaje de avance que llevaba en ese momento y para garantizar la estabilidad de la estructura era necesario continuar con la construcción del puente con el fin de no afectar el sistema estático del puente, en virtud de lo establecido en el Artículo 24 del Decreto 482 del 26 de marzo 2020.⁶

Sin embargo, una vez se autorizó por parte del Gobierno Nacional reactivar las obras de infraestructura a nivel nacional, no se presentó una reactivación en los frentes que fueron suspendidos en marzo de 2020 y al mes de octubre de 2020 aún no se ha presentado su activación en las unidades funcionales 1,2 y 3; adicionalmente hasta el mes de septiembre de 2020 se realizó la contratación por parte del Concesionario del Consorcio Isla 2020 Puerto Berrío como contratista de construcción (EPC) de la Unidad Funcional 4, según la acreditación de requisitos de la Interventoría evidenciada en el oficio con radicado ANI N. 20204090810112 del 27 de agosto de 2020.

Visto lo anterior, se evidencia que el contrato de concesión tuvo un periodo de 18 meses en donde no tuvo un contratista de construcción (EPC), lo cual ocasionó la inactividad en los frentes de trabajo de todas las unidades funcionales. Este hecho se puede asociar a la causa denominada *incumplimientos contractuales* y la existencia de *Eventos Eximentes de Responsabilidad* que dieron lugar a la suscripción del acuerdo transaccional otrosí N. 8 según se describe en la sección 5.2.2, lo cual genera alertas sobre la posible materialización del riesgo de *R3-Retrasos en la ejecución de los*

⁶ *“Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica:”(…) Artículo 24. Infraestructura en construcción. Durante el estado de emergencia económica, social y ambiental y el aislamiento preventivo obligatorio, en razón a la necesidad operacional o técnica de los procesos constructivos de alguna de las obras específicas indicadas por la autoridad competente se permitirá la continuidad de la obra cumpliendo con los protocolos de bioseguridad indicados por el Ministerio de Salud (…)”*

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

proyectos, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*.⁷

Lo anterior, teniendo en cuenta que en el proyecto se contempló terminar la construcción de las unidades funcionales 3 y 4 en el primer trimestre del año 2019, y al mes de octubre de 2020 esto no ha sucedido, visto que se tiene un avance de construcción de aproximadamente 11%, y que la Entidad ha identificado que una de las consecuencias del riesgo mencionado es la *no entrega de las obras a las comunidades en los tiempos establecidos*. No obstante, se debe tener en cuenta que, como se mencionó previamente, el plan de obras tendrá una reprogramación acorde a lo definido en el otrosí No. 8.

De igual forma, se generan alertas sobre la posible materialización de otra de las consecuencias definidas para este riesgo: *mayores costos de interventoría* visto que el Contrato de Interventoría N. 024 de 2015 tiene una duración de 84 meses, al mes de octubre de 2020 está en el mes N. 68 de ejecución, su fecha de finalización es el 12 de marzo de 2022 y según las nuevas fechas de terminación de las unidades funcionales 1 y 2 de acuerdo con el otrosí N. 8 (ver Tabla 6) la fase de construcción del proyecto terminará el 30 de abril de 2023.

Debido a que en la auditoría no se evidenciaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar el riesgo de *retrasos en la ejecución de proyectos*, relacionados con i) reuniones semanales del Equipo de Supervisión,⁸ ii) reuniones con la comunidad,⁹ iii) presentación de informes mensuales de seguimiento de la Supervisión¹⁰ y iv) revisión y aprobación de la Supervisión a los informes mensuales de Interventoría¹¹, las situaciones aquí descritas dan lugar a que al interior de la ANI se evalúe la suficiencia y efectividad de los controles diseñados con el fin de que se minimice la probabilidad de materialización de este riesgo.

⁷ Disponible para consulta en el enlace

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

⁸ Se evidenció su ejecución, pues adicional a contar con actas de reuniones, en la auditoría se asistió al comité de seguimiento del 8 de septiembre de 2020.

⁹ Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a solucionar eventuales problemáticas con la comunidad que puedan afectar los resultados esperados del proyecto, según se evidenció en la matriz de seguimiento enviada en la entrevista de la auditoría con el profesional social

¹⁰ Hacen parte de los papeles de trabajo los informes de seguimiento correspondientes a mayo, junio, julio y agosto de 2020.

¹¹ Por ejemplo, el informe correspondiente a junio de 2020 se aprobó a través de radicado ANI No. 20203110216021 del 30 de julio de 2020, el informe correspondiente a julio de 2020 se aprobó a través del radicado ANI No. 20203110253411 y el informe correspondiente a agosto de 2020 se aprobó a través de radicado ANI No. 20203110284871 del 28 de septiembre de 2020

5.1.1 Conclusiones sobre el estado de la ejecución del plan de obras

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico global del plan de obras, con corte a 15 de octubre de 2020, es de 10,95% ejecutado contra 97,70% programado, es decir que se tiene un déficit del 86,75% según el plan de obras vigente.
2. En el otrosí transaccional 8 se definió ampliar el plazo de ejecución del proyecto en aproximadamente 2 años y se estipuló presentar un nuevo plan de obras, sin embargo, a octubre de 2020 se encuentra en revisión y no ha sido aprobado.
3. Se considera que la consecuencia *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, identificada por la ANI para el riesgo de *retrasos en la ejecución de los proyectos*, se materializó, debido a que, según las condiciones con las que se estructuró el contrato de concesión No. 008 de 2014, se preveía que la construcción de las unidades funcionales 3 y 4 finalizara en el primer trimestre de 2019; sin embargo, el plan de obras vigente y lo acordado en el otrosí N. 8 en función de las circunstancias de fuerza mayor que se han presentado en el proyecto demuestran que esto no sucedió.
4. A pesar de que en la auditoría no se hayan identificado alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar el riesgo de *retrasos en la ejecución de proyectos* y de que se estén llevando acciones para dinamizar la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2014, la entrega de las obras fuera de los plazos previstos en la estructuración del proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 pueden contribuir a que se analice la suficiencia y efectividad de dichos controles.
5. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría ha emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, a los resultados de laboratorios, las resistencias de los concretos instalados, cumplimiento de especificaciones técnicas, cumplimiento del diseño no objetado, desplazamiento en pilotes, procesos constructivos en voladizos sucesivos, entre otros aspectos de carácter técnico.

5.2 Acuerdo transaccional Otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020

El 14 de mayo de 2020 el Concesionario y la ANI suscribieron el acuerdo transaccional otrosí N. 8 con el fin de otorgar un plazo adicional para la fase de construcción al Concesionario a causa del reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad, modificando la sección 4.9 de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014 *“Plazos adicionales sin sanciones para el Concesionario”* y modificando todos los apartes del contrato de concesión No. 008 de 2014 que hicieran referencia a los diferenciales de recaudo de acuerdo con los nuevos plazos del Contrato.

En esta sección se tratan los diferentes aspectos que están relacionados con la emisión del otrosí N. 8 así como el cumplimiento a la fecha de lo estipulado en esta modificación contractual, visto que se evidenciaron situaciones que pueden generar alertas para la Entidad.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

5.2.1 Terminación proceso arbitral unilateral

En particular, el acuerdo transaccional otrosí N. 8 surgió como resultado de las mesas de trabajo entre la ANI y el Concesionario para la solución de las diferencias entre las partes respecto al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad y la consecuente aprobación de mayores plazos para la ejecución del proyecto sin sanciones para el Concesionario, en donde, este último, el 5 de diciembre de 2018 notificó a la ANI mediante el oficio con radicado ANI 20184091282382 la demanda arbitral presentada en su contra ante un tribunal arbitral constituido en el Centro Internacional para la Resolución de Disputas (CIRD).

No obstante, el tribunal arbitral fue temporal, visto que, de acuerdo con el memorando de entendimiento firmado por las partes el 16 de septiembre de 2019, las partes manifestaron “su voluntad de adelantar mesas de trabajo encaminadas a reflejar en un acuerdo conciliatorio, los entendimientos a los que lleguen, para solucionar las controversias derivadas de la ejecución del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 008 de 2014”, lo que dio lugar a que se lograra un acuerdo transaccional.

En la auditoría se evidenció que la implementación del acuerdo transaccional fue analizada por parte de la Interventoría antes de que se firmara el otrosí No. 8. Por ejemplo, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20194091202902 del 18 de noviembre de 2019 y No. 20204090201712 del 26 de febrero de 2020, ésta hizo observaciones sobre los temas que allí se consideraron, tales como:

- i) Reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad de orden público de las unidades funcionales 1 y 2 del proyecto.
- ii) Situaciones que impactaron los plazos de la fase de construcción del contrato de concesión en lo relacionado con la unidad funcional 3.
- iii) Reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad en la unidad funcional 4.2. por la no liberación oportuna de zonas de espacio público.
- iv) Posibilidad de ejercer una segunda compra de plazo sin sanciones para el Concesionario.
- v) Modificación de los diferenciales de recaudo inicialmente pactados en el contrato de concesión.
- vi) Celebración de más de un contrato de diseño y de construcción.

Del análisis realizado, en la comunicación con radicado ANI No. 20204090201712 del 26 de febrero de 2020 la Interventoría dio su posición de viabilidad de la modificación contractual en los siguientes términos:

“En ese sentido, la Unión Temporal Concesiones 4G encuentra que los pactos a los que arribaron las partes se encuentran enmarcados en los principios de la función administrativa contenidos en el artículo 20927 de la Constitución Política, así como los principios de la contratación estatal.

De esta manera, la Interventoría entiende que las partes, en aras de propender por la satisfacción del interés general, deben buscar lo que a su juicio sea la mejor forma para ejecutar el objeto contractual, alcanzando acuerdos que la Unión Temporal Concesiones 4G respetará, siempre y cuando no

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

transgredan los límites del principio de la autonomía de la voluntad en contratación estatal ni los límites legales y jurisprudenciales para las modificaciones contractuales.”

(...)

“Pues bien, al revisar el acuerdo transaccional y el otrosí al contrato de Concesión, la Interventoría, no siendo un ente activo de las negociaciones surtidas entre las partes, podría afirmar que el acuerdo pretendido no tiene objeto ni causa ilícita 33 y que el mismo deviene de un ejercicio de las partes en procura de avanzar en la ejecución del Proyecto.”

Se evidenció que este análisis fue considerado por parte de la Supervisión en el desarrollo en el estudio de conveniencia y oportunidad del otrosí No. 8, lo que se puede corroborar en la comunicación con radicado ANI No. 20207040052083 del 27 de marzo de 2020. Asimismo, se evidenció que esta modificación contractual se sometió a revisión en comité de contratación del 15 de abril de 2020.

Lo anterior demuestra que en la ejecución del proyecto de aplicaron los correctivos para superar una controversia entre el Concesionario y la ANI. En este punto se debe tener en cuenta que las controversias contractuales hacen parte de los riesgos identificados por la Entidad para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, para el que se han identificado las consecuencias *tribunales de arbitramento y amigables componedores, hallazgos de los entes de control y no entrega de obras en los tiempos establecidos*.

5.2.2 Reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad

En la cláusula primera del acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020 se estableció el otorgamiento de periodos especiales al Concesionario como reconocimiento de algunos Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con afectaciones de orden público en las unidades funcionales 1 y 2, visto que el Concesionario ha manifestado que la zona geográfica donde se ubican estas unidades funcionales ha sido escenario de alteraciones que han afectado, por momentos, la seguridad y el correcto desarrollo del proyecto a causa de situaciones puntuales relacionadas con acciones de grupos al margen de la ley.

En particular, para las unidades funcionales 1 y 2 las afectaciones de grupos al margen de la ley iniciaron en enero de 2018, y a causa de estos hechos el Concesionario realizó las correspondientes solicitudes de reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad, a lo cual la ANI respondió según se cita a continuación:

Tabla 8. Eventos Eximentes de Responsabilidad UF1 y UF2.

UF	SITUACIÓN DE EER	SOLICITUD CONCESIONARIO	RESPUESTA ANI	CONCEPTO
1	Quema de 20 vehículos a servicio de la concesión por parte de grupos ilegales el 26 de enero de 2018 Paro armado por parte del Ejército de Liberación Nacional en el mes de febrero de 2018	Reconocimiento EER 2018-409-027196-2 del 15 de marzo de 2018	2018-300-009254-1 del 26 de marzo de 2018	No reconocimiento
		Reiteración 2018-409-042077-2 del 27 de abril de 2018	2018-300-024324-1 del 2 de agosto de 2018	
		Reiteración 2018-409-104195-2 del 8 de octubre de 2018	2019-311-011600-1 del 11 de abril de 2019.	
		Reiteración 2018-409-120096-2 del 19 de noviembre de 2018.		
2	Quema de un bulldozer por parte de grupos al margen de la ley el 4 de agosto de 2018	Reconocimiento EER 2018-409-027196-2 del 12 de marzo de 2018	2019-311-004873-1 del 19 de febrero de 2019	Reconocimiento de 4 días para la UF2
		Reconsideración plazo 2019-409-049509-2 del 15 de mayo de 2019	2019-311-019619-1 del 20 de junio de 2019	Negado

Fuente: Elaboración propia a partir del acuerdo transaccional Otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020

De acuerdo con lo reportado en la Tabla 8 en el periodo transcurrido entre marzo de 2018 y junio de 2019, no fue posible llegar a un acuerdo entre el Concesionario y la ANI, por lo cual, según se ha mencionado previamente, las Partes instauraron la realización de mesas de trabajo, con el fin de analizar nuevas evidencias que acreditaran la ocurrencia de las afectaciones de orden público que comprometieron el normal desarrollo de las actividades en las unidades funcionales 1 y 2, y así dar solución a las diferencias entre las partes. Como resultado de estas mesas de trabajo se llegó a lo estipulado en la cláusula primera del otrosí N. 8 según se cita a continuación:

“(…) CLÁUSULA PRIMERA. – La ANI otorga los siguientes Periodos Especiales debido a la ocurrencia de los siguientes Eventos Eximentes de Responsabilidad:

- 1. En relación con la problemática de orden público de la Unidad Funcional 1, un Evento Eximente de Responsabilidad por un periodo de ciento veinte (120) días - Período Especial-, en los términos de la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, extendiéndose por dicho termino el plazo pactado para la entrega de las Intervenciones de la Unidad Funcional 1, así como para la ejecución de las obligaciones contractuales relacionadas con éstas.*

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

2. *En relación con la problemática de orden público de la Unidad Funcional 2, un Evento Eximente de Responsabilidad por un periodo de sesenta (60) días -Período Especial-, en los términos de la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, extendiéndose por dicho término el plazo pactado para la entrega de las intervenciones de la Unidad Funcional 2, así como para la ejecución de las obligaciones relacionadas con éstas. El período de sesenta (60) días es en adición a los cuatro (4) días ya otorgados como Evento Eximente de Responsabilidad para la Unidad Funcional 2, mencionados en las Consideraciones del presente con documento. (...)*

De igual forma, para la Unidad Funcional 4 el Concesionario solicitó el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad mediante oficio 2018-409-126383-2 del 3 de diciembre del 2018, a causa de la no liberación oportuna de zonas de espacio público invadidas irregularmente, lo cual afectó la normal ejecución de las actividades de la Unidad Funcional 4.2, a lo cual la ANI realizó los análisis correspondientes con la Interventoría, según las comunicaciones con radicados ANI No. 2018-409-132486-2 del 17 de diciembre de 2018, 2019-409-011976-2 del 6 de febrero de 2019 y 2019-409-043481-2 del 30 de abril de 2019.

Habiendo la ANI estudiado internamente la solicitud con las áreas técnica, predial y jurídica, consideró la pertinencia de aceptar la ocurrencia del EER, lo cual quedó estipulado en la cláusula primera otrosí N. 8 del 14 de marzo 2020, según se cita a continuación:

“(…) CLÁUSULA PRIMERA. – La ANI otorga los siguientes Periodos Especiales debido a la ocurrencia de los siguientes Eventos Eximentes de Responsabilidad: (...)

(...)

3. *En relación con la no liberación oportuna de zonas de espacio público, lo cual ha afectado la ejecución de algunas obligaciones contractuales de la Unidad Funcional 4, un Evento Eximente de Responsabilidad por un periodo de ciento ochenta (180) días -Período Especial-, en los términos de la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, extendiéndose por dicho término del plazo pactado para la entrega de las intervenciones de la Unidad Funcional 4, así como para la ejecución de las obligaciones relacionadas con éstas.(...)”*

De acuerdo con lo descrito anteriormente, sobre los procedimientos de reconocimiento de los Eventos Eximentes de Responsabilidad, se evidencia que las solicitudes realizadas por el Concesionario fueron realizadas en el año 2018 y sólo hasta mayo de 2020, con la emisión del acuerdo transaccional otrosí N. 8 se dio una solución efectiva a estas solicitudes, lo cual da lugar a que la Supervisión diseñe y ejecute acciones preventivas y correctivas para responder en manera oportuna este tipo de solicitudes, visto que los tiempos de respuesta al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad excedió los plazos establecidos contractualmente (mayores a 16 meses) según está reglamentado en la Parte General del Contrato de Concesión N. 008 de 2014, sección 14.2(d)(iii), según se cita a continuación:

“(…) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.2(d)(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 (...)”

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

El incumplimiento del término contractual citado da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.1 de este informe.

En el marco del reconocimiento de estos Eventos Eximentes de Responsabilidad, es importante mencionar que las Partes llegaron al acuerdo que estos reconocimientos no generasen pagos por compensaciones o indemnizaciones a cargo y/o a favor de las Partes por el Periodo Especial.

Según lo descrito en esta sección, se evidencia que la ocurrencia de *Eventos Eximentes de Responsabilidad* es una de las causas identificadas por la ANI para el riesgo R3-*Retrasos en la ejecución de los proyectos*, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, lo cual, de acuerdo con ese instrumento, la ANI ha identificado las siguientes consecuencias: *i) sobrecostos de los proyectos, ii) no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y iii) mayores costos de interventoría*, las que podrían presentarse debido al porcentaje de avance de la construcción del proyecto, que al mes de octubre de 2020 no supera el 11%, en el año 5 de su ejecución, y el proyecto preveía finalizar la Etapa Preoperativa en el año 6, según la estructuración del mismo, lo que no va a suceder.

Desde otro punto de vista, según lo definido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, la ocurrencia de *Eventos Eximentes de Responsabilidad* es una de las causas del riesgo R7-*Controversias contractuales*, establecido en este instrumento, lo cual contribuyó a que se presentaran las consecuencias definidas para dicho riesgo, asociadas a *i) tribunales de arbitramento y ii) no entrega de obras en los tiempos establecidos*; por lo que, se recomienda que al interior de la ANI se evalúen los controles diseñados¹² con el fin de que se minimice la probabilidad de su materialización.

Como se informó previamente, en el desarrollo de esta auditoría, no se identificaron alertas sobre la aplicación de los controles establecidos para los riesgos mencionados; sin embargo, la situación actual del proyecto da lugar a que se revise su efectividad y suficiencia.

¹² La ANI ha definido los siguientes cuatro controles: 1. *Cada vez que se realiza una modificación a los contratos de infraestructura los abogados del grupo contractual revisan los documentos para presentarlos en el comité de contratación con el propósito de evitar controversias en la interpretación de las normas con los concesionarios e interventores; como evidencia de la modificación se dispone del documento contractual debidamente firmado.* 2. *El equipo de gestión de los proyectos debe leer y revisar permanentemente el contrato de concesión de los proyectos para identificar vacíos contractuales y proponer modificaciones al mismo con el propósito de evitar sobrecostos en los proyectos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia de la modificación se dispone del otro sí debidamente firmado.* 3. *Los integrantes del equipo de seguimiento del proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto con el propósito de socializar las diferentes situaciones del mismo e identificar alternativas de solución a las problemáticas que se presentan, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia se dispone de las actas de las reuniones y listas de asistencia.* 4. *Todos los colaboradores del GIT-Riesgos aplican permanentemente lo establecido en el documento Conpes 3107 "Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura" para identificar y calificar los riesgos de los proyectos de infraestructura mediante el diligenciamiento y actualización de la matriz de riesgos, tomando en consideración tanto este documento como las normas y leyes que le sean pertinentes, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa.*

Se debe tener en cuenta que la ANI también ha identificado que las controversias contractuales pueden dar lugar a hallazgos de los entes de control.

5.2.3 Nuevo plan de obras

De acuerdo con el reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad y visto que el Concesionario ejerció el derecho consagrado en la Sección 4.9 de la Parte General del Contrato de Concesión N. 008 de 2014 - *Plazo Adicional sin Sanciones para el Concesionario*, se establecieron nuevos plazos que no cuentan con un plan de obras aprobado para la finalización de todas las unidades funcionales según se ha evidenciado previamente y que se presenta a continuación.

Tabla 9. Plazos de construcción por Unidad Funcional – Otrosí 8

Unidad Funcional	Plazo máximo para la ejecución de las unidades funcionales	Fecha máxima de finalización
UF1	2560 días	30/04/2023
UF2	2560 días	30/04/2023
UF3	2075 días	31/12/2021
UF4	1649 días	31/10/2020

Fuente: cláusula quinta del Otrosí 8 del Contrato de Concesión No. 008 de 2014 e informe de Supervisión del mes de julio de 2020

En particular, para la Unidad Funcional 3, durante la ejecución del Contrato de Concesión se generaron debates entre las Partes respecto a i) el ancho del corredor que el Concesionario está en la obligación de adquirir y ii) posibles invasiones, los cuales tuvieron repercusión en los plazos establecidos en el Contrato para la fase de construcción.

Con base en los nuevos plazos establecidos, en la cláusula sexta del acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020, se estableció lo siguiente respecto al plan de obras del proyecto:

“(…) CLÁUSULA SEXTA. – El Concesionario presentará dentro del mes siguiente a la suscripción del presente documento un nuevo Plan de Obras, consistente con lo acá pactado, especialmente con lo señalado en el numeral dos de la cláusula quinta del presente documento (…)”

En cumplimiento de esta cláusula, el Concesionario presentó el nuevo plan de obras mediante comunicación con radicado ANI 20203000012051 del 16 de junio de 2020 y posteriormente se presentaron las comunicaciones que se mencionan a continuación:

Tabla 10. Comunicaciones nuevo Plan de Obras

Radicado	Entidad	Asunto
20204090570892 del 1 de julio de 2020	Interventoría	Observaciones y objeción al nuevo Plan de Obras
20203110185111 del 2 de julio de 2020	ANI	Observaciones y objeción al nuevo Plan de Obras
20207000013401 del 10 de julio de 2020	Concesionario	Respuesta de observaciones al Nuevo Plan de Obras sin ajuste de lo planteado por la ANI y la Interventoría
20203110201721 del 16 de julio de 2020	ANI	Plazo de 3 días al Concesionario para la atención de las observaciones

Radicado	Entidad	Asunto
20204090684182 del 27 de julio de 2020	Concesionario	Respuesta de observaciones al Nuevo Plan de Obras sin ajuste de lo planteado por la ANI y la Interventoría
20203110223321 del 5 de agosto de 2020	ANI	Reiteración de observaciones y objeción al nuevo Plan de Obras
20204090676362 del 24 de julio de 2020	Interventoría	Solicitud No Objeción Plazo de Cura para entrega del Nuevo Plan de Obras
20203110214991 del 31 de julio de 2020	ANI	No Objeción al Plazo de Cura por 5 días
20204090728882 del 6 de agosto de 2020	Interventoría	Aprobación Plazo de Cura por 5 días
20204090779522 del 20 de agosto de 2020	Concesionario	Respuesta de observaciones al Nuevo Plan de Obras sin ajuste de lo planteado por la ANI y la Interventoría

Fuente: 20203110110573 del 7 de septiembre de 2020

De acuerdo con la trazabilidad de comunicaciones presentadas en la Tabla 9, a septiembre de 2020 no se cuenta con un nuevo plan de obras no objetado, por lo cual la Supervisión a través de la comunicación 20203110110573 del 7 de septiembre de 2020 solicitó a la Gerencia de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio para el Concesionario, visto que el plan de obras no cumple con los requisitos establecidos en el Apéndice Técnico 9 del contrato de concesión; lo anterior, con base en la comunicación 20204090768202 del 18 de agosto emitida de la Interventoría con asunto: *“Incumplimiento de las Obligaciones contempladas en el Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 008 de 2014 relacionadas con la con la entrega de un plan de obras, que satisfaga las condiciones del Contrato de Concesión y especialmente la cláusula sexta del otrosí 8 en tanto, el presentado con la comunicación con radicado ANI 20203000012051 del 16 de junio de 2020, corregido con la comunicación 20207000014021 de 26 de julio de 2020 (CI-4560) no reúne los requisitos del apéndice técnico 9”*.

Transcurridos 5 meses desde la emisión del otrosí N. 8, el hecho de no tener un nuevo Plan de Obras definido, según estipulado en esta modificación contractual, podría constituir la causa *incumplimientos contractuales* identificada por la ANI para el riesgo *R3-Retrasos en la ejecución de los proyectos*, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*. Según este instrumento, como se ha descrito previamente, la ANI ha identificado las siguientes posibles consecuencias: *i) sobrecostos de los proyectos, ii) no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y iii) mayores costos de interventoría*.

De igual forma se menciona la importancia de la definición de esta obligación contractual, visto que según se ha mencionado en la sección 5.1, el avance del proyecto presenta un déficit superior al 80% respecto al plan de obras vigente, que no incluye lo acordado en el otrosí N. 8, lo que incrementa la probabilidad de ocurrencia de las consecuencias citadas.

Como se ha informado, no se identificaron alertas sobre la aplicación de los controles establecidos para el riesgo de *retrasos en la ejecución de los proyectos*, por lo cual lo descrito da lugar a que se recomiende revisar la efectividad y suficiencia de estos controles.

5.2.4 Procesos sancionatorios en curso

En el párrafo de la cláusula sexta del acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020, se estableció que:

“(…) PARÁGRAFO. – Una vez suscrita la presente Transacción, la ANI procederá a la revisión de los procedimientos administrativos sancionatorios que actualmente se adelantan y, en caso de ser procedente, pondrá fin a todos los procesos sancionatorios, períodos de cura y demás procesos administrativos relacionados con los acuerdos contenidos en el presente documento (…)

En la auditoría se evidenció que en el momento de la suscripción del otrosí N. 8 cursaban procedimientos administrativos sancionatorios, relacionados con:

- a. Retraso en la ejecución del plan de obras.
- b. Cronograma de adquisición predial.

De acuerdo con lo estipulado en el párrafo de la cláusula sexta anteriormente citado, a través de la comunicación 20203110074453 del 10 de junio de 2020 la Supervisión solicitó a la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales dar por terminado el proceso sancionatorio que se encontraba vigente por el retraso en la ejecución del plan de obras, lo cual fue solicitado en los términos que se exponen a continuación, visto que lo establecido en la cláusula sexta del otrosí 8 incluye una modificación en los plazos del contrato, por lo tanto, no procedía visto que este incumplimiento no continuaría, visto lo acordado en la transacción.

“(…) En tal sentido la Vicepresidencia de Gestión Contractual en el marco del seguimiento adelantado al Contrato de Concesión 008 de 2014 proyecto Autopista al Río Magdalena 2, considera que al tener que presentarse por parte del Concesionario un Plan de Obras que se ajustó a los nuevos plazos, considera que el presunto incumplimiento relacionado con el atraso en las intervenciones propuestas dentro del alcance del contrato de acuerdo con lo establecido en el Plan de Obras de las UF1, UF2, UF3, UF4 en los términos presentados inicialmente y que dieron origen a la solicitud de inicio de proceso sancionatorio, no tiene efecto endilgarle al Concesionario un atraso sobre un plan de obras que se actualizará y por ende solicitamos dar por terminado el proceso sancionatorio. (…)”

De igual forma, a través de la comunicación 20203110073963 del 9 de junio de 2020 la Supervisión solicitó la terminación para el procedimiento sancionatorio que estaba en curso por el incumplimiento del cronograma de adquisición predial, en los siguientes términos, teniendo en cuenta que la emisión de un nuevo plan de obras, requiere la emisión de un nuevo cronograma de adquisición predial que esté en línea con los nuevos plazos del contrato:

“En virtud de lo expuesto en el párrafo anterior y analizando la condición establecida en la Cláusula Sexta del Acuerdo Transaccional Otrosí No 8, la cual señala que el Concesionario deberá presentar

dentro del mes siguiente a la suscripción del documento un nuevo Plan de Obras, es claro para la Agencia, que la entrega del Plan de Adquisición Predial debe guardar coherencia con este.

Actualmente al encontrarse el contrato dentro de una nueva situación temporal para la presentación del nuevo Plan de Obra y por ende del Cronograma de Adquisición Predial, consideramos que el presunto incumplimiento por la no entrega de este último en los términos presentados inicialmente y que dieron origen a la solicitud de inicio de proceso sancionatorio, no tiene efecto y solicitamos darlo por terminado.”

De acuerdo con las solicitudes de la Supervisión, dichos procesos terminaron en la audiencia del 23 de julio de 2020, citada por el GIT Procesos Sancionatorios.

Según lo citado en esta sección se evidencia que la Supervisión dio cumplimiento a lo establecido en el otrosí N. 8 en materia de procesos sancionatorios en curso; sin embargo, persisten alertas en atrasos de la ejecución de las obras visto que a la fecha no se ha definido el nuevo plan de obras.

5.2.5 Modificaciones en el componente financiero

Como consecuencia de la ampliación de los plazos definida en las cláusulas 1 a 5 del acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020 en mesas de trabajo las partes llegaron al acuerdo de llevar a cabo un esquema que requiere de ciertas modificaciones contractuales que, aunque permite al Concesionario extender el plazo para finalizar las intervenciones en todas las unidades funcionales, genera una reducción del VPIP y un cambio en las fechas de causación tanto de los VPIP8, VPIP13 y VPIP18, así como de los diferenciales de recaudo para los años ocho, trece y dieciocho, relacionados: DR8, DR13 y DR18.

Visto lo anterior, en la cláusula novena del acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020 las Partes acordaron la modificación de las fechas de causación de los diferenciales de recaudo del contrato de concesión N. 008 de 2014 con el objeto de mitigar cualquier posible afectación financiera al proyecto. En este sentido, las Partes acordaron modificar los apartes contractuales que hagan relación a los DR8, DR13 y DR18, para reemplazarlos por los DR9, DR14 y DR19, manteniendo los valores de los diferenciales de recaudo definidos contractualmente.

Lo acordado en esta cláusula se realizó teniendo en cuenta el retraso del inicio de la etapa de operación y mantenimiento del contrato de concesión, en donde se evaluó que los cambios en los años del pago de los diferenciales de recaudo podría generar un alivio fiscal para la Nación de 150.088 millones de pesos de abril de 2024 y el cambio de los años del VPIP disminuyó el potencial riesgo a cargo de la Nación por el faltante VPIP de 148.189 millones, según el Estudio de Conveniencia y Oportunidad de modificaciones contractuales realizado para la suscripción del Otrosí 8.

Se evidenció que la Supervisión realizó la correspondiente evaluación de riesgos con el fin de mitigar el impacto financiero de las solicitudes del Concesionario y el estado actual para el proyecto a largo plazo.

Respecto a la posición de la Interventoría, como se mencionó en la sección 5.2.1, se evidenció que esta presentó sus análisis respecto a los temas que se consideraron en el acuerdo transaccional,

dentro de los que se tiene la modificación de los diferenciales de recaudo inicialmente pactados en el contrato de concesión.

Con relación a este tema en específico, en la comunicación con radicado ANI No. 20194091202902 del 18 de noviembre de 2019 la Interventoría indicó:

“(…) esta interventoría encuentra que las variables de VPIP y DR utilizadas en el acuerdo por las partes, están enfocadas a sustentar que:

- *La reducción del VPIP compensa las afectaciones que pudiera tener el Proyecto y/o la ANI relacionadas con el mayor plazo de ejecución de las Unidades Funcionales.*
- *Los ajustes a los DRS y a los VPIP compensan cualquier afectación que se pueda generar al proyecto con ocasión de la entrada tardía en operación de las estaciones de Peaje Santa Isabel y Vegachí, así como el aumento tardío de las tarifas de la estación de Peaje Puerto Berrío.*

*Al respecto es importante resaltar que las variables VPIP y DR establecidas en el contrato son las principales variables financieras que impactan directamente los ingresos del concesionario al igual que su rentabilidad, por lo cual **se considera acertado incluir la modificación de estas variables dentro de la conciliación.***

Por otro lado, la decisión de desplazar los DR, implica que el estado tendría un plazo adicional para aportar y entregar al concesionario los dineros resultantes del cálculo del diferencial de recaudo, de esta manera el estado podrá optimizar recursos.

*Teniendo presente que las Partes, determinan en el acuerdo que la modificación de VPIP y el traslado de los DRS son suficientes para la compensación de cualquier perjuicio para el proyecto, **esta interventoría manifiesta que es respetuosa de las consideraciones que se tuvieron en cuenta para llegar a tales conclusiones, no sin antes poner de presente que la Unión Temporal Concesiones 4G considera que las variables cuya modificación pactan las Partes, responden a la aplicación de una metodología financiera lógica.***

Lo que demuestra que la modificación es viable desde el punto de vista de la Interventoría.

5.2.6 Contratos de Construcción (EPC)

Teniendo en cuenta los retrasos que ha tenido el proyecto a causa de los incumplimientos por parte del contratista de construcción (EPC), que dio lugar a la terminación anticipada del contrato suscrito entre el Concesionario y el Consorcio OHL, según la comunicación 20193100010291 del 10 de abril de 2019, se consideró en el otrosí N. 8, la posibilidad de que el Concesionario pueda celebrar uno o varios contratos para adelantar los estudios y diseños, así como contar con un contratista de construcción (EPC) por unidad funcional, como máximo.

En tal sentido se propusieron máximo cuatro (4) contratistas de construcción en el proyecto, ya que, en caso de presentarse alguna dificultad con el contratista, solamente afectaría la unidad funcional donde esté participando y no la totalidad del proyecto.

Con base en estas consideraciones se estableció lo siguiente en la cláusula décima del acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020:

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

*“(…) **CLÁUSULA DÉCIMA.** – Las Partes acuerdan que en relación con lo establecido en la Sección 5.1 de la Parte General, el Concesionario está facultado para celebrar máximo (4) cuatro Contratos de Construcción, así como uno o varios contratos para la formulación de los Estudios y Diseños del Proyecto.*

De acuerdo con el Plan de Obras que allegue el concesionario según lo establecido en el presente documento, y previo a la ejecución de las Intervenciones establecidas en dicho Plan de Obras, para cada Unidad Funcional, el Concesionario deberá presentar el o los contratistas que ejecutarán el o los Contratos de Construcción. (…)”

Respecto al cumplimiento de esta cláusula el Concesionario remitió el oficio 20203100015601 de 12 de agosto de 2020 notificando que el Consorcio Isla 2020 Puerto Berrío, conformado por las empresas LATINOAMERICANA DE CONSTRUCCIONES S.A. e ISMOCOL S.A., sería el contratista de construcción (EPC) para la unidad funcional 4. La Interventoría acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos para el contratista de construcción de la sección 5.1 de la parte especial del contrato de concesión N. 008 de 2014 en el oficio con Radicado ANI N. 20204090810112 del 27 de agosto de 2020.

Con relación a las demás unidades funcionales, no se evidenciaron contratos de construcción suscritos a octubre de 2020; sin embargo, se evidenció que previo a la presentación del contratista de construcción (EPC) para la unidad funcional 4 la Interventoría mediante el oficio 20204090676902 del 24 de julio de 2020 envió un informe a la ANI alertando sobre un presunto incumplimiento, así:

*“(…) para esta Interventoría es notoria la existencia del incumplimiento por parte del Concesionario **AUTOPISTA RÍO MAGDALENA S.A.S** frente a la Obligación modificada en el Otrosí No. 8, específicamente en la Clausula décima, de contar con uno o más (hasta 4) contratistas de obra que se encargue de la ejecución de las intervenciones del proyecto de conformidad con lo establecido en el literal (b) de la sección 5.1 de la Parte General del Contrato de Concesión, incumplimiento a que hace alusión el literal “(s)” del numeral 6.1 de la Parte Especial de Contrato de Concesión de referencia.*

*Para la Interventoría es notoria la existencia del incumplimiento por parte del Concesionario frente a esta obligación y **así se lo hemos hecho saber formalmente al Concesionario a través de la comunicación mediante comunicación UTC4G-AD-2742 de 20 de noviembre de 2019 y radicado ANI 2019-409-121842-2**, mediante la cual se otorgó un plazo de cura igual a **treinta (30) DÍAS** con el fin de que el incumplimiento detectado fuera oportunamente saneado.*

*Ahora bien, como quiera que el Concesionario **no saneó el incumplimiento** detectado en el plazo de cura otorgado (el incumplimiento persiste), consideramos que es ineludible aplicar las sanciones a que se hace alusión en el Contrato de Concesión.*

Así las cosas, la Interventoría rinde el presente informe con base en los hechos y actuaciones que se expondrán dentro del siguiente temario y que son conocidas por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, por el Concesionario y por la Interventoría. (…)”

A lo cual la Supervisión respondió a través de la comunicación con radicado ANI N. 20203110234781 del 14 de agosto de 2020, haciendo referencia a un periodo cura que fue otorgado al Concesionario previamente a la suscripción del otrosí N. 8 en mayo de 2020, en los siguientes términos:

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

“ El periodo de cura invocado y que hace parte del debido proceso, como sustento para la presentación del informe de presunto incumplimiento, hace referencia a “que la Sociedad Concesionaria no cuenta con un contratista de obra que ejecute las intervenciones del proyecto conforme lo establece la cláusula 5.1 literal (b) de la Parte General del Contrato de Concesión.”, solicitud realizada mediante radicado ANI 2019- 409-113859-2 de 29 de octubre de 2019, frente a la cual esta Agencia emitió su No Objeción mediante radicado ANI 2019-311-038331-1 de 12 de noviembre de 2019.

Es de anotar que la obligación incumplida al momento de solicitar el periodo de cura antes mencionado, se refería a la Cláusula 5.1 literal (b) de la Parte General del Contrato de Concesión, cláusula que fue modificada con la cláusula Décima del Otrosí No 8, suscrito el 14 de mayo de 2020.

Expuesto lo anterior, estamos frente a una cláusula contractual modificada, por lo que de conformidad con las condiciones contractuales vigentes consideramos que la solicitud de inicio del Proceso Sancionatorio no procede.”

Posteriormente a estas comunicaciones se verificó la presentación del contratista de construcción (EPC) de la unidad funcional 4, según se ha mencionado previamente; al respecto se señala que la interventoría en el oficio de acreditación de los requisitos del contratista con radicado ANI N. 20204090810112 del 27 de agosto de 2020 comunicó *“esta Interventoría consideró oportuno requerir al Concesionario, no obstante, y frente a lo señalado por la agencia en su oficio 20203110234781 de 14 de agosto de 2020, entiende esta Interventoría que no es posible solicitar al Concesionario acreditar los contratistas para las unidades funcionales 1, 2 y 3, hasta tanto de conformidad con el plan de obras este próximo a iniciar las actividades en las unidades funcionales”.*

De acuerdo con lo reportado anteriormente, respecto a los tiempos de contratación de los contratistas de construcción (EPC) para las Unidades Funcionales, se evidencia una alerta temprana, visto que el plazo máximo según el otrosí N. 8 para la entrada en operación de la unidad funcional 3 es el 31 de diciembre de 2021 y el/los contratista/s no ha/n sido presentado/s a octubre de 2020., Respecto a la unidad funcional 4, el Contratista fue presentado en Agosto de 2020 y la unidad funcional tiene como plazo máximo de ejecución el 30 de octubre de 2020.

Por lo cual, en línea con lo manifestado en el concepto respecto al incumplimiento del Concesionario notificado por la Interventoría, se recomienda a la Supervisión liderar acciones preventivas una vez se apruebe el nuevo Plan de Obras, con miras a definir las fechas límite para presentar los contratistas de construcción (EPC) de las Unidades Funcionales 1, 2 y 3 con el fin de evitar retrasos adicionales en el proyecto.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

5.2.7 Conclusiones sobre el acuerdo transaccional Otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El 14 de mayo de 2020 el Concesionario y la ANI suscribieron un acuerdo transaccional con el propósito de solucionar las diferencias que habían surgido en la ejecución del proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 con relación a Eventos Eximentes de Responsabilidad.
2. Se reconocieron Eventos Eximentes de Responsabilidad para las unidades funcionales 1, 2 y 4, lo cual repercutió en la ampliación de los plazos de entrega de estas unidades funcionales, en promedio de 2 años respecto a la fecha prevista en la estructuración del proyecto.
3. Pasados 5 meses de la suscripción de la emisión del otrosí N. 8 no se tiene definido el nuevo plan de obras del proyecto, por lo cual la Supervisión solicitó el inicio de un procedimiento sancionatorio administrativo contractual.
4. De acuerdo con lo estipulado en el otrosí N. 8, en julio de 2020 se dieron por terminados los procedimientos sancionatorios administrativos contractuales que se encontraban vigentes en el momento de la realización de la modificación contractual, relacionados con retrasos en la ejecución del plan de obras de todas las unidades funcionales y la ejecución del plan de adquisición predial, visto que los aspectos que dieron lugar a su imposición estaban incluidos dentro de la transacción.
5. Según los plazos otorgados para el inicio de la etapa operativa del proyecto se acordó con el Concesionario modificar todas las cláusulas del contrato de concesión que involucren los diferenciales de recaudo y los VPIP, cambiando los años de pago de estos reconocimientos de los años 8, 13 y 18 a 9, 14 y 19 respectivamente, lo cual puede contribuir a que se reduzca la probabilidad de eventuales compensaciones económicas de parte del Estado. Estos cambios en los diferenciales de recaudo fueron analizados tanto por la Interventoría como por la Supervisión.
6. A octubre de 2020 el Concesionario cuenta sólo con un contratista de construcción (EPC), correspondiente a la unidad funcional 4, el cual fue presentado en agosto de 2020, teniendo como fecha máxima de finalización contractual de la unidad funcional 4 el 30 de octubre de 2020.
7. Una vez analizado el acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020, se generan alertas respecto al siguiente riesgo identificados por la ANI para el *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:
 - a. **Retrasos en la ejecución de los proyectos:** se identificó que durante la ejecución del proyecto se han presentado causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como Eventos Eximentes de Responsabilidad. La ocurrencia de estas causas da lugar a que se generen alertas sobre las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, principalmente en lo relacionado con la *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*,

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

pues el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 se estructuró contemplando la terminación de la etapa preoperativa en marzo de 2021, lo que no va a suceder.

Las alertas generadas en función de los riesgos del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, tras analizar el acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020, evidencian la necesidad de ser consideradas al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar su materialización.

5.3 Alertas sobre riesgos del proyecto

Según el capítulo XIII (Ecuación contractual y asignación de riesgos) de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014 y la matriz de riesgos del proyecto,¹³ se tienen riesgos asignados al Concesionario, a la ANI, así como riesgos compartidos entre estas dos partes. Al igual que en la auditoría adelantada en 2018 por la Oficina de Control Interno a la función pública de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2,¹⁴ se evidenció que actualmente existen situaciones relacionadas con algunos de estos riesgos que pueden generar alertas para la Entidad. Estas situaciones se describen a continuación:

5.3.1 Área predial: Sobrecostos por adquisición

Los sobrecostos por adquisición predial se han identificado como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a septiembre de 2020¹⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad media-alta** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**. Durante el desarrollo de la auditoría, la Supervisión demostró que a la fecha no han habido sobrecostos sobre la adquisición predial; sin embargo, con la ayuda de las proyecciones del gasto predial presentadas por la concesión, se calculan posibles sobrecostos y de ser necesario, tal como se estipula contractualmente en el Apéndice Técnico 7 del contrato de concesión, se hace seguimiento a los casos puntuales, que puedan desbordar el gasto predial, los cuales se someten a consideración en los Comités Prediales.

Con relación a la gestión predial se evidenció que el Concesionario ha solicitado el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad mediante la comunicación 20204090828572 del 1 de septiembre de 2020 en donde manifiesta la *“...notificación y solicitud ante la ocurrencia de un evento fuera de su control razonable que está afectando de forma sustancial y adversa el cumplimiento de la obligación de Gestión Predial de la Unidad Funcional 3, en los términos del Contrato de Concesión.”* En donde se esgrimen las razones por las cuales según éste se debería reconocer un EER, a causa de

¹³ La matriz de riesgos resultante de la estructuración del proyecto se puede consultar en el enlace de SECOP: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1585022> y cada trimestre la Interventoría actualiza este producto en los informe mensuales que remite a la Supervisión.

¹⁴ El informe de auditoría se puede consultar con el radicado ANI No. 20181020147523 del 25 de septiembre de 2018.

¹⁵ Según mapa de riesgos presentado en el informe de interventoría del mes de septiembre de 2020 a través de radicado ANI No. 20204091005672

cambios en decisiones de adquisición de los predios de la unidad funcional 3, a lo cual la Agencia dio respuesta con el oficio N. 20203110296101 del 6 de octubre de 2020, exponiendo los conceptos de la Interventoría y el correspondiente del GIT Predial y GIT Asesoría Jurídico Predial, en los siguientes términos:

“(…) A lo expuesto por el Concesionario sobre la ocurrencia de un evento fuera de su control razonable que está afectando de forma sustancial y adversa el cumplimiento de la obligación de Gestión Predial de la Unidad Funcional 3, en los términos del Contrato de Concesión, desde estas coordinaciones, se considera que no se configura un Evento Eximente de Responsabilidad desde el punto de vista predial, teniendo en cuenta que es responsabilidad de la Concesión adquirir y presentar toda la información que permita determinar de manera correcta los linderos de los predios con antecedente de adjudicación de baldío, dado que no fue diligente con la consecución de la información cartográfica. De igual forma, transcurrieron 566 días desde la emisión de los oficios de la ANI en 2017, hasta la fecha de entrega de la unidad funcional 3, 18 de febrero de 2019, donde la concesión no cumplió con la adquisición de los referidos predios en la notificación del EER y tampoco presentó los planos protocolizados de las resoluciones de adjudicación”

Resulta evidente que no procede la pretensión del Concesionario y se niega la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad. (…)”

En relación con la respuesta a esta solicitud, se evidencia que no se presentó dentro de los plazos establecidos contractualmente (36 días) según está reglamentado en la Parte General del Contrato de Concesión N. 008 de 2014, sección 14.2(d)(iii), según se cita a continuación:

“(…) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.2(d)(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 (…)”

Durante la socialización del presente informe de auditoría la Supervisión expuso su posición al respecto, a través de correo electrónico del 26 de octubre de 2020¹⁶, de la siguiente manera:

“Expuesto lo anterior, esta supervisión está en desacuerdo con la “No Conformidad” generada por la auditoría, en virtud de los siguientes argumentos:

- 1. Se desconoció la gestión adelantada por la Supervisión y la debida diligencia, para lo cual se expone a continuación la línea de tiempo donde se demuestran las acciones adelantadas tendientes a la respuesta y atención al EER presentado:*

ID	Actividad	Evidencia Radicado ANI	Fecha
1	Radicado del EER por el Concesionario	20204090828572	01/09/2020
2	Solicitud de concepto a la Interventoría	20203110261371	08/09/2020
3	Respuesta inicial al Concesionario	20203110270261	15/09/2020
4	Concepto de Interventoría	20204090907522	18/09/2020

¹⁶ Respuesta disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

ID	Actividad	Evidencia Radicado ANI	Fecha
5	Concepto área predial	20206040121043	30/09/2020
5	Respuesta final al Concesionario	20203110296101	06/10/2020

2. Lo anterior evidencia que dentro de los quince (15) días establecidos en el contrato, se dio respuesta al Concesionario y se realizaron diferentes acciones tendientes al análisis de la solicitud, lo anterior se expuso y entregaron los soportes correspondientes, atendiendo el compromiso adquirido durante la entrevista con la auditora.

3. Así mismo, se expuso en el cuestionario que previamente desde la Auditoría se envió en el numeral 7.7 y a la cual esta supervisión respondió en los siguientes términos:

“...

7.7 EVENTOS EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD:

o Posteriormente a los EER reconocidos mediante la suscripción del Otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020, ¿Se han presentado nuevas solicitudes de reconocimiento de EER por parte del Concesionario? De ser así, adjuntar las comunicaciones de solicitud y respuesta pertinentes.

Rta: El Concesionario presentó una solicitud de EER de carácter predial, mediante la comunicación ANI 20204090828572 del 01 de septiembre de 2020, se solicitó concepto a la Interventoría con comunicación ANI 20203110261371 del 08 de septiembre de 2020, se da respuesta inicial al Concesionario con radicado ANI 20203110270261 del 15 de septiembre de 2020, se recibe el concepto de interventoría con radicado ANI 20204090907522 de 18 de septiembre de 2020.

o La Oficina de Control Interno, entre febrero y mayo de 2020, realizó una auditoría asociada a la gestión de la ANI en el reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada (Rad ANI No. 20201020072493 del 05 de junio de 2020), en la cual se formuló la siguiente No Conformidad:

Se evidenció que para el 98% de los EER solicitados por los concesionarios entre enero de 2019 y enero de 2020, se superó el plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse sobre si acepta o no la ocurrencia de un EER. Lo anterior constituye un incumplimiento de las cláusulas de dichos contratos relacionadas con el procedimiento de información, según se cita a continuación:

“(iii) 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, la Entidad ha iniciado la implementación de acciones preventivas y correctivas tendientes al cumplimiento de los plazos contractuales en esta materia, según se especifica a continuación:

“(…) • Se adelantará la gestión con los Concesionarios para lograr una eventual modificación contractual que permita ampliar el término para resolver las solicitudes de EER, conforme a los tiempos que efectivamente requiere la entidad para su trámite. Lo anterior, con miras a otorgar respuesta al Concesionario, tan solo una vez se encuentre conciliado el texto del acta de ocurrencia, confiriendo eso sí, un término perentorio, pero mayor al actualmente establecido.

• Continuar con las mesas de trabajo llevadas a cabo con la Vicepresidencia de Estructuración en aras de lograr la ampliación del término con el que cuenta la entidad para dar respuesta a las solicitudes de declaratoria de EER, de tal manera que en la minuta del Contrato de Concesión 5G que se está estructurando actualmente, quede incluido un plazo que honre la

realidad contractual dada la complejidad que supone esta clase de eventos, en el que, para lograr la suscripción del Acta que declara el EER, deben concurrir las actuaciones efectuadas por parte del contratista, el interventor, las gerencias al interior de la ANI y el Comité de Contratación. (...)

En ese orden de ideas, ¿Qué gestión se ha adelantado desde la Supervisión del proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2?

Rta: Por parte del proyecto Autopista al Río Magdalena 2, en la respuesta inicial dada al Concesionario, se le manifiesta que la solicitud se encuentra en estudio y con el fin de dar respuesta de fondo se le informa que se ha realizado la solicitud de concepto a la interventoría.

Se propondrá al Concesionario, en el momento que se tenga que hacer alguna modificación al contrato que si acepta incluir en esta la ampliación para resolver las solicitudes de Evento Eximente de Responsabilidad.”

Expuesto lo anterior, se demuestra la debida diligencia en procura del cumplimiento de las obligaciones contractuales, así mismo, como es de conocimiento de la Auditoria se están adelantando las acciones preventivas y correctivas en el marco de la No Conformidad a la se refieren en el Radicado ANI No. 20201020072493 del 05 de junio de 2020, expuesto en el cuestionario enviado, de tal manera que de existir una serie de acciones por parte de la Entidad y que de manera particular ante la solicitud de EER, se dio repuesta al Concesionario dentro de los quince (15) días, la cual se complementó posteriormente, consideramos y solicitamos no se genere la No Conformidad.”

Teniendo en cuenta que de acuerdo con la gestión evidenciada por la Supervisión la respuesta de aceptación, o no, de la existencia del EER de tipo predial se dio el 6 de octubre de 2020, 36 días después de la solicitud del Concesionario, se evidencia que el plazo estipulado en la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, Sección 14.2 (d)(iii) de quince (15) días siguientes a su notificación no se cumplió; este hecho da lugar a una No Conformidad en este informe debido a que se ha superado el plazo contractual para que la Entidad se pronuncie al respecto, según se detalla en la Sección 9.2.1.

Por otra parte, según la comunicación 20204090974052 del 28 de septiembre de 2020 del Concesionario respecto a la valoración de obligaciones contingentes, que fue solicitada por la Supervisión a través de la comunicación 20203110230351 del 12 de agosto de 2020, se evidencia que actualmente se requiere la adquisición de 407 predios con corte a 31 de julio de 2020, lo que corresponde a un valor de 55.176 millones de pesos corrientes, de los cuales ya se han ejecutado 16.893 millones.

Adicionalmente, el valor de la Subcuenta Predial de acuerdo con la parte especial del contrato de concesión N. 008 de 2014, sección 4.5, es de 38.600 millones de diciembre de 2012, con base en el plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, se previeron \$22.164 millones constantes de diciembre de 2012, en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos del área

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

predial¹⁷ y se evidenció que a agosto de 2020 se cuenta con un saldo cercano a los \$33.289 millones para mitigar sobrecostos prediales asignados al Estado.¹⁸

Visto lo anterior, se evidencia que según se ha citado previamente, no existen alertas de sobrecostos sobre la adquisición predial a la fecha, sin embargo en la comunicación 20204090974052 del 28 de septiembre de 2020, el Concesionario aclara que el valor presentado no incluye lo relacionado con la “...comunicación ANI 20176040244811 del 1 de agosto de 2017, la ANI ordenó al Concesionario, adquirir predios que a juicio del concesionario no fueron adjudicados a particulares, con lo cual el presupuesto indicado, incluye el presupuesto para adquisición de los mismos y posteriormente mediante comunicación ANI 20206040235321 del 14 de agosto de 2020, impartió una nueva orden sobre el particular.” Lo cual podría cambiar los valores estimados de la adquisición predial.

En caso de presentarse sobrecostos, esta situación tendría relación directa con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado R6- *sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, para el cual la Entidad ha identificado como posibles consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos y deterioro de la imagen reputacional*.¹⁹

A pesar de que en la auditoría no se hayan identificado deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la ANI para dicho riesgo, asociados a la i) estructuración del proyecto, ii) seguimiento a la actualización de los riesgos del proyecto, iii) reuniones de seguimiento semanal de la Supervisión, iv) seguimiento a los informes de fiducia²⁰ y v) seguimiento de parte de los grupos de asesoría a la gestión contractual del proyecto en modificaciones que surjan al contrato de concesión, la situación aquí descrita puede dar lugar a que se analice la suficiencia y efectividad de estos controles, con el fin de evitar la materialización de sobrecostos que deban ser asumidos por la Entidad.

5.3.2 Área ambiental: Sobrecostos por compensaciones ambientales

Los sobrecostos por compensaciones ambientales han sido identificados como un riesgo compartido entre el **público** y el **privado**, que, según Interventoría, a septiembre de 2020¹⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad alta** de ocurrencia y un **impacto alto**. Durante el desarrollo de la auditoría la Supervisión demostró que las compensaciones ambientales no han sido aprobadas por las autoridades ambientales en su totalidad, por lo que la incertidumbre de su estimación es alta.

¹⁷ Radicado ANI No. 20154090055122 del 2 de febrero de 2015.

¹⁸ Oficio de Fiduprevisora con radicado No. 20200042404501 del 26 de agosto de 2020.

¹⁹ La matriz de riesgos vigente a octubre de 2020 del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se puede descargar del enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

²⁰ En los informes mensuales de seguimiento al proyecto solicitados en la auditoría y correspondientes a mayo, junio y julio de 2020, se evidencia lo correspondiente. Informes disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Con base en el plan de aportes al fondo de contingencias para este proyecto, se previeron \$3.754 millones constantes de diciembre de 2012 en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos de las áreas social y ambiental.²¹ Asimismo, se evidenció que a agosto de 2020 se cuenta con un saldo cercano a los \$5.364 millones para mitigar sobrecostos socio ambientales asignados al Estado.

Al igual que el área predial, según la comunicación 20204090974052 del 28 de septiembre de 2020 del Concesionario, respecto a la valoración de obligaciones contingentes, se evidencia que se estima: “(...) *por concepto de la estimación de las compensaciones derivadas de las licencias ambientales requeridas y otorgadas para el desarrollo del proyecto, y de los permisos o trámites que pueden generar compensaciones ambientales discriminados por unidad funcional (...)*” un valor estimado correspondiente de 53.268 millones de pesos corrientes, de los cuales no se han ejecutado recursos.

Se evidencia que el valor de la Subcuenta de Compensaciones Ambientales de acuerdo con la parte especial del contrato de concesión N. 008 de 2014, sección 4.5, es de \$13.531 millones de diciembre de 2012, con base en el plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, se previeron \$3.754 millones constantes de diciembre de 2012, en lo que se refiere a contingencias asociadas a riesgos del área ambiental²² y se evidenció que a agosto de 2020 se cuenta con un saldo cercano a los \$5.364 millones para mitigar sobrecostos prediales asignados al Estado.²³

Teniendo en cuenta las diferencias anteriormente citadas para el contrato de concesión N. 008 de 2014, se genera una alerta temprana debido a que se prevé que los recursos estimados para compensaciones ambientales en la estructuración del proyecto van a ser insuficientes, lo que daría lugar a que la ANI intervenga para mitigar el riesgo a su cargo, en primer lugar, con los recursos disponibles en el fondo de contingencias de las Entidades Estatales para el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2. Lo anterior acorde a lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014.

Como se indicó en la sección 5.3.1, se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes del proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2.²⁴

De otra parte, se considera que además de que los sobrecostos por compensaciones ambientales tengan relación directa con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *sobrecostos en la ejecución*

²¹ Radicado ANI No. 20154090055122 del 2 de febrero de 2015.

²² Radicado ANI No. 20154090055122 del 2 de febrero de 2015.

²³ Oficio de Fiduprevisora con radicado No. 20200042404501 del 26 de agosto de 2020.

²⁴ La comunicación con radicado ANI No. 20203110230351 del 12 de agosto de 2020 demuestra la gestión que se adelanta al respecto desde la Supervisión de Riesgos

de los proyectos, sobre el que se indicaron las posibles consecuencias en la sección 5.3.1, también existe relación con el riesgo identificado para ese mismo proceso y que ha sido denominado por la Entidad como *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, al cual se le han atribuido posibles consecuencias asociadas a: *costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes*, entre otras.²⁵

Como se informó en la sección 5.3.1, en la auditoría no se identificaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la ANI para el riesgo *sobrecostos en la ejecución de los proyectos*. Tampoco se identificaron deficiencias en el cumplimiento de los controles definidos para el riesgo *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, los cuales se orientan a la estructuración de proyectos.

No obstante, lo anterior, las alertas de sobrecostos y de insuficiencia de contingencias en materia de compensaciones ambientales para el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 pueden ser consideradas para que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.

5.3.3 Área ambiental: Efectos desfavorables de la gestión ambiental

Con base en el literal (ix) de la sección 13.2 de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014, el Concesionario asume “(...) los efectos favorables o desfavorables derivados de la Gestión Social y Ambiental, toda vez que es obligación del Concesionario efectuar la Gestión Social y Ambiental y cumplir con las normas vigentes que regulan la materia”. Según Interventoría, a septiembre de 2020¹⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad media-alta** de ocurrencia y un **impacto medio-alto**. Asimismo, según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto se deben a los últimos trámites ambientales, en el sentido que “(...) El Concesionario viene presentando solicitudes de licencia ambiental para las fuentes de material Gran Flores III, pescado I y pescado II ante CORANTIOQUIA, sin embargo la autoridad cerró los expedientes de estos tres trámites, ocasionado por superposición de licencias ambientales ya otorgadas por la ANLA para el proyecto. El Concesionario presentó recurso de reposición.”.

Durante el desarrollo de la auditoría se evidenció que actualmente la ANLA tiene tres (3) procesos sancionatorios abiertos en contra el Concesionario:

- UF 4: mediante Auto 05319 de 20 de noviembre de 2017 ANLA ordena el inicio de procedimiento sancionatorio.
- UF 1 y 2: Mediante Auto 03875 de 12 de julio de 2018 la ANLA abre proceso sancionatorio por intervenciones en áreas no Licenciadas.

²⁵ La matriz de riesgos vigente a octubre de 2020 del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte se puede descargar del enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

- UF 1 y 2: Mediante Auto 6077 del 30 de junio de 2020, ANLA abre proceso sancionatorio por intervenciones en cuerpo de agua por actividades de la ZODME 1.

Al respecto la Supervisión informó que *“La agencia viene haciendo seguimiento a la evolución de los procesos sancionatorios en la Autoridad ambiental, y de manera general se puede afirmar que dichos procesos no han avanzado más allá del Auto de inicio, es importante aclarar que contra estos Autos no procede recurso por lo que no se tiene respuesta por parte del concesionario, hay que esperar un nuevo pronunciamiento por parte de la ANLA.”*²⁶, lo cual demuestra procesos sancionatorios en curso desde el año 2018.

Respecto a lo descrito en esta sección se genera una alerta, dado que, si bien la gestión ambiental está asignada al privado, los procedimientos sancionatorios ambientales en curso de parte de uno de los grupos de interés²⁷ de la Entidad, en este caso la ANLA, tendrían relación directa con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *R1-pérdida de credibilidad de los grupos de interés*, debido a que estos procedimientos sancionatorios se originaron por afectaciones ambientales sin el manejo adecuado, lo que ha sido reconocido por la Entidad como una de las causas del riesgo aquí citado, y adicionalmente este hecho ya había sido advertido en la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno en 2018 a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2.

Debido a que en la auditoría no se evidenciaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar el riesgo de *pérdida de credibilidad de los grupos de interés*, relacionados con i) revisión mensual de la Supervisión de la información cargada en Aniscopio,²⁸ ii) reuniones con la comunidad y/o socialización de los proyectos,²⁹ iii) reuniones semanales de la Supervisión³⁰ y iv) los colaboradores del GIT-predial y GIT-social realizan revisiones trimestrales de los pagos de predios y compensaciones sociales³¹, las situaciones aquí descritas dan lugar a que al

²⁶ Respuesta a entrevista de auditoría del componente ambiental enviada por correo electrónico el 24 de septiembre de 2020, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

²⁷ Entendiendo los grupos de interés como aquellos particulares o servidores identificados en la *Caracterización Ciudadana* de la ANI vigente con intereses en los proyectos a cargo de la Entidad, disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/participacion-ciudadana/caracterizacion-ciudadana>

²⁸ Se evidenció su ejecución visto que durante la entrevista de auditoría se realizó el ejercicio de ingreso a Aniscopio y revisión de la información aprobada con la Supervisión.

²⁹ Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a informar a la comunidad el alcance de los proyectos, de acuerdo con la matriz de seguimiento enviada en la entrevista de la auditoría con el profesional social.

³⁰ Se evidenció su ejecución, pues adicional a contar con actas de reuniones, en la auditoría se asistió al comité de seguimiento del 8 de septiembre de 2020.

³¹ Durante la entrevista con los profesionales predial y social, se revisó la matriz de seguimiento predial y social, incluyendo los pagos prediales y de compensaciones socioeconómicas

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
---	---	---

interior de la ANI se evalúe la suficiencia y efectividad de los controles diseñados con el fin de que se minimice la probabilidad de materialización de este riesgo.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que la Entidad ha identificado como posibles consecuencias del riesgo R1-*pérdida de credibilidad de los grupos de interés*: i) *deterioro de la imagen corporativa*, ii) *oposiciones por parte de la comunidad para el desarrollo de los proyectos*, iii) *Aumento de los procesos de expropiación* y iv) *disminución de la inversión*.

En términos generales, en el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 se identificó que podría darse la consecuencia “*deterioro de la imagen corporativa*”, visto que se evidenció la materialización de la causa identificada por la ANI denominada *afectaciones ambientales sin el manejo adecuado*, debido a eventuales deficiencias en la gestión ambiental del Concesionario. Esto no significa que desde la ANI se esté efectuando un inadecuado seguimiento; sin embargo, a pesar de que el Concesionario deba mantener indemne a la ANI por situaciones de este tipo, es obligación de ellos utilizar la imagen de la Entidad en sus herramientas, canales de comunicación y medios para difundir la información de los proyectos, lo cual contribuye a la materialización de la consecuencia antes citada.

Durante la socialización del presente informe de auditoría la Supervisión expuso su posición respecto a las consideraciones expuestas en esta sección, a través de correo electrónico del 26 de octubre de 2020,³² de la siguiente manera:

“(…) es importante aclarar que la Gestión Ambiental es a cuenta y riesgo del concesionario y, a pesar de los controles preventivos y/o correctivos que se acometen en relación con las deficiencias en la gestión ambiental, en la mayoría de los casos no es posible anticipar estos incumplimientos, dado que la gestión se encuentra en cabeza del Concesionario. Sin embargo, con el fin de mejorar el seguimiento ambiental por parte de la ANI, en el presente año se modificaron los procedimientos de seguimiento ambiental y actualmente se está actualizando el mapa de riesgos ambientales de la entidad.

Así mismo, la Autoridad Ambiental tiene la potestad de imponer medidas preventivas y/o abrir procesos sancionatorios de acuerdo al criterio técnico de sus evaluadores, como se demuestra en el caso del Auto 6077 del 30 de junio de 2020, mediante el cual la ANLA abre un proceso sancionatorio por intervenciones en cuerpo de agua por actividades de la ZODME 1, en el que en concepto de la Interventoría y la ANI no se produjeron afectaciones ambientales; por lo tanto, es importante tener en cuenta que la apertura del proceso sancionatorio no implica la culpabilidad del concesionario, lo que se determinará hasta culminar el procedimiento de investigación, preventivo y/o sancionatorio

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, se demuestra la imposibilidad de la agencia para gestionar los riesgos externos que no estén bajo su control, lo que no implica que cada vez que un concesionario presente deficiencias en la gestión ambiental o una Autoridad se pronuncie en

³² Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

contra de un concesionario, se vea afectada la imagen de la entidad, más aún cuando desde la entidad se vienen adelantando las gestiones para garantizar el cumplimiento. (...)

Al respecto se considera, que al interior de la Entidad a la fecha de realización de este informe de auditoría se están liderando acciones con miras a mejorar el apoyo en la gestión ambiental al Concesionario. En relación con la afectación de la imagen de la Entidad como resultado de *afectaciones ambientales sin el manejo adecuado*, a pesar de que se estén liderando acciones para mitigar esta consecuencia, ésta podría materializarse durante la presente fase del proyecto, por lo cual se mantiene la alerta en este informe de auditoría.

5.3.4 Área comercial: Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes

Los menores ingresos por disminución del recaudo han sido identificados como un riesgo asignado al **público**, que, según Interventoría, a septiembre de 2020¹⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad medio-alto** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**. Según la Interventoría, el nivel de riesgo, así como su impacto, se deben a que *“(...) por el desplazamiento del primer corte para posible compensación por riesgo comercial, no se estima que el mismo se materialice en el corto plazo (siguientes 12 meses). No obstante lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en el decreto 768 de mayo de 2020, se considera necesario empezar a establecer el criterio de posible compensación al concesionario por exención tarifaria durante el periodo decretado por el Gobierno Nacional, como consecuencia de la coyuntura sanitaria actual. (...)”*

Por su parte, la Supervisión informó que *“desde la Gerencia de Riesgos se está trabajando en la actualización del Plan de Aportes, la cual incluye la actualización de la valoración del Riesgo comercial, aplicando para ello las metodologías aprobadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.”*³³

En ese sentido, la alerta se genera debido a dos factores:

1. El desplazamiento en el tiempo de la construcción y posterior puesta en operación de las dos estaciones de peaje nuevas, Vegachí y Santa Isabel. Así como el desplazamiento en el tiempo para incrementar la estructura tarifaria del peaje existente Puerto Berrío.

Conforme a lo indicado en el literal (b) de la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión, se estimaba que la duración de la etapa preoperativa fuera de setenta y dos meses contados desde su inicio, es decir que en la estructuración del proyecto se estimó que esta etapa culminaría en marzo de 2021; sin embargo, con base en las fechas máximas de ejecución establecidas en otrosí N. 8, esta fase finalizará en abril de 2023. Esta nueva fecha que determina la entrega de las unidades funcionales 1 y 2, aplaza para este periodo la entrada en operación de las nuevas estaciones de peaje según lo establecido en la parte especial del contrato de concesión N. 008 de 2014, sección 3.6 (h).

En lo que concierne a la estructura tarifaria del peaje existente Puerto Berrío, el literal (a) romanito iv de la sección 4.2 de la parte especial del contrato de concesión No. 008 de 2014 establece que

³³ Respuesta a entrevista de auditoría del componente de riesgos enviada por correo electrónico el 24 de septiembre de 2020, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

cuando se firme el acta de terminación de la unidad funcional 3, se realizará el incremento tarifario. Debido a los nuevos plazos aprobados para la unidad funcional 3 en el otrosí N. 8, se estima que la unidad funcional 3 culmine en diciembre de 2021, lo cual estaba previsto originalmente para el primer trimestre de 2019.

Como se mencionó en la sección 5.1, las situaciones que dieron origen a la modificación de los plazos de entrega de las diferentes unidades funcionales del proyecto tienen relación con el riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *retrasos en la ejecución de los proyectos*. Se aclara que la observación se hace debido a que las obras no se van a entregar dentro de los plazos definidos en la estructuración del proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2.

2. El impacto que ha tenido la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 en el tráfico y recaudo del proyecto.

La probabilidad de ocurrencia del riesgo de menores ingresos por disminución del recaudo se puede incrementar debido al impacto que ha tenido la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 en el tráfico y recaudo del proyecto, sobre lo que se profundiza en la sección 5.4.4.

En lo que respecta a la capacidad de la ANI para mitigar el riesgo de menores ingresos por disminución del recaudo, se evidenció que a agosto de 2020 se tiene un saldo de aproximadamente \$72.584 millones en el fondo de contingencias y, con base en el plan de aportes vigente para dicho fondo, entre 2016 y 2031 se preveían aportes que en total suman cerca de \$26.349 millones constantes de 2012.

Durante la formulación del otrosí N. 8 la Supervisión realizó los análisis correspondientes, en donde se concluyó que sin la emisión de esta modificación contractual “... *El VPIP se mantiene en \$722.549 millones de pesos constantes de diciembre de 2012. En el caso que el Concesionario no Obtenga el VPIP al final del año 29 de Concesión, la Nación tiene un potencial riesgo de compensar el faltante de VPIP hasta por \$195.535 millones, que equivalen a \$447.269 millones corrientes en diciembre de 2019...*” y con la emisión de la modificación contractual “... *el potencial riesgo a cargo de la Nación por el faltante del VPIP no recaudado por el Concesionario al final del año 29, disminuye en un valor equivalente de \$148.189 millones de pesos corrientes de diciembre de 2019...*”³⁴ con lo que se puede concluir que la Nación tendría el riesgo potencial de tener que compensar al Concesionario el valor de \$251.734 millones corrientes de diciembre de 2019 en el año 29, en caso que no se alcance el VPIP por recaudo.

Con base en las cifras descritas, se genera una alerta temprana respecto al riesgo establecido por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*. Como se ha informado en las secciones 5.3.1 y 5.3.2, en la auditoría no se evidenciaron deficiencias en la aplicación de los

³⁴ Numeral 4.3.1 – Análisis Costo Beneficio del Estudio de conveniencia y oportunidad de modificaciones contractuales realizado por la Supervisión realizado previamente al Otrosí N. 8

controles definidos por la Entidad para evitar la ocurrencia de dicho riesgo; sin embargo, los efectos desfavorables ocasionados por el desplazamiento en el tiempo del inicio de la etapa de operación de un proyecto, así como de la actual emergencia sanitaria, pueden ser consideradas para que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.

Al igual que para las contingencias asociadas a la adquisición predial y compensaciones ambientales, se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a revisar las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes en materia comercial y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP).³⁵

5.3.5 Área financiera: Alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado o condiciones del proyecto

La alteración de las condiciones de financiación del proyecto es un riesgo asignado al **privado**, que, según Interventoría, a septiembre de 2020¹⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad baja** de ocurrencia y un **impacto medio-alto**. Según la Interventoría “(...) A la Fecha los aportes de equity realizados suman \$708,001,286,393 una vez realizado el ajuste por compensación del Concesionario. Estos aportes están compuestos por 24,81% aportes fondos propios (\$175,668,010,608) y 75,19% deuda subordinada (\$532,333,275,785). Cumplido el giro N.º 7 el Concesionario ha realizado giros de equity por valor de \$576,312,711,122,03 (pesos de referencia), superando en un 36,93% lo establecido en el contrato. La interventoría ha venido alertando mensualmente del riesgo que conlleva la no realización de los desembolsos del cierre financiero. Con motivo de lo anterior, el concesionario ha tenido que seguir aportando recursos de Equity, hecho que genera un impacto y que cambia la estructura de financiación inicial del proyecto. A la fecha continúa el desconocimiento sobre el cronograma de desembolsos de recursos de deuda del cierre financiero del proyecto. (...)”.

Los documentos asociados al crédito mencionado fueron aceptados por la ANI a través de radicado ANI No. 20163080047071 del 25 de febrero de 2016; sin embargo, como se mencionó en el párrafo anterior, a octubre de 2020 no se han materializado los recursos de deuda requeridos para el proyecto. A pesar de ello, se debe tener en cuenta que, según lo reportado por la Interventoría, el Concesionario ha superado el valor de los giros de equity a los que está obligado contractualmente, asegurando, por el momento, recursos para ejecutar el proyecto.³⁶

La Supervisión reportó que el Concesionario está realizando los trámites correspondientes para la firma del contrato de crédito con los prestamistas. Mediante radicado 20204090834482 del 02 de septiembre de 2020, el Concesionario informó a la Agencia el registro de un nuevo prestamista con posterioridad al cierre financiero, Banco Santander S.A. de España.

³⁵ Evidencias disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

³⁶ Según la sección 9.1.8.4 del informe mensual de junio de 2020 (Rad ANI No. 20204090613432 del 10 de julio de 2020)

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Se considera que, aunque la financiación del proyecto sea responsabilidad del Concesionario, el proyecto requiere que se materialicen los recursos de deuda para asegurar la ejecución del alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 008 de 2014.

5.3.6 Área político/social: Invasión de derecho de vía

La invasión de derecho de vía ha sido reconocida como un riesgo asignado al **privado**, que, según Interventoría, a septiembre de 2020¹⁵ y en lo que corresponde con el nivel residual, tiene una **probabilidad media-alta** de ocurrencia y un **impacto medio-bajo**. Según la Interventoría y el Concesionario se tienen invasiones de derecho de vía en las unidades funcionales 3 y 4, en particular, para la unidad funcional 4, según se ha mencionado en la sección 5.2.2, este hecho fue objeto del reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad, al respecto la Supervisión demostró que solicitó a la Administración Municipal de Cimitarra información sobre el estado de los tramites adelantados por la concesión mediante la comunicación Rad ANI 20203110030141 del 4 de febrero 2020, a lo cual la Alcaldía Municipal de Cimitarra informó que se realizarían inspecciones oculares, sin embargo, dado a la declaración de la emergencia sanitaria, éstas se suspendieron.

A pesar de que las acciones para evitar el riesgo estén en cabeza del Concesionario, su materialización puede dar lugar a que, entre otras consecuencias, no se cumpla con las zonas de reserva establecidas en el artículo segundo de la Ley No. 1228 de 2008.

Al respecto, en la auditoría según se ha citado previamente se ha evidenciado el seguimiento desde la Interventoría y desde la Supervisión al cumplimiento del programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional por parte del Concesionario, a través del cual se desarrollan acciones orientadas a la recuperación del espacio público según lo reglado en el Apéndice Técnico N. 8 del Contrato de Concesión No. 008 de 2014.

Por lo cual se recomienda fortalecer el trabajo en conjunto entre el Concesionario, la Interventoría, la Supervisión y los actores externos al proyecto para superar las problemáticas asociadas a las invasiones del derecho de vía.

5.3.7 Conclusiones sobre alertas de riesgos en el proyecto

A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas tempranas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial y compensaciones ambientales, así como en la materialización de un diferencial de recaudo, que pueden llegar a requerir la ejecución de recursos públicos.
2. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la insuficiencia de contingencias para que la ANI asuma sus obligaciones en caso de que se materialicen sobrecostos derivados de compensaciones ambientales.
3. Se debe tener en cuenta que los sobrecostos en la ejecución de los proyectos así como la insuficiencia para cubrir contingencias hacen parte de los riesgos identificados por la Entidad

para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, para el cual la Entidad ha identificado como posibles consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos, deterioro de la imagen reputacional, costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes*, entre otras.

4. No se identificaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la ocurrencia de los riesgos *sobrecostos en la ejecución de los proyectos e insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* de la ANI; sin embargo, las alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial y compensaciones ambientales en el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 pueden dar lugar a que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.
5. Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes vigente al fondo de contingencias del proyecto Autopista Río Magdalena 2.
6. Aunque la financiación del proyecto sea responsabilidad del Concesionario, el proyecto requiere contar con los recursos de deuda para asegurar la ejecución a cabalidad el alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 008 de 2014.
7. Los resultados de la auditoría arrojan que la causa identificada por la ANI asociada a *afectaciones ambientales sin el manejo adecuado* para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado *pérdida de credibilidad de los grupos de interés* se presenta en el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2, debido a eventuales deficiencias en la gestión ambiental del Concesionario. Esto no significa que desde la ANI se esté efectuando un inadecuado seguimiento; sin embargo, a pesar de que el Concesionario deba mantener indemne a la ANI por situaciones de este tipo, es su deber utilizar la imagen de la Entidad en sus herramientas, canales de comunicación y medios para difundir la información de los proyectos, lo cual puede dar lugar a que se produzca la consecuencia *deterioro de la imagen corporativa*, identificada por la ANI para el riesgo comentado.
8. Se evidenció inicio de procedimientos sancionatorios ambientales de parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), quién hace parte de los grupos de interés de la ANI. Estas medidas de la ANLA dan lugar a que se generen alertas respecto a la gestión ambiental del Concesionario, lo que fue advertido en la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno en 2018 a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2.

9. A pesar de que se haga seguimiento desde la Interventoría y desde la Supervisión al programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional que ejecuta el Concesionario, a la fecha no cuentan con soluciones efectivas ante problemáticas de recuperación del espacio público en el marco del cumplimiento de la Ley No. 1228 de 2008, lo cual también depende de la gestión que se adelante por parte de terceros, tal como la Alcaldía Municipal de Cimitarra.

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

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

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

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

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

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó a la Interventoría el protocolo de actuación frente al COVID-19 de la Concesionaria Autopista Río Magdalena y el contratista de Servicios Especiales de Construcción (SEC) con radicado ARM 20202300008461 del 23 de abril de 2020, en donde se detallaron los protocolos de bioseguridad para llevar a cabo el trabajo en condiciones seguras, el cual fue no objetado por la Interventoría el 28 de abril de 2020 Rad ANI 20204090378352. Según el oficio de no objeción, el

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	
---	--	---

Concesionario incorporó en su gestión los siguientes protocolos de bioseguridad para el trabajo en condiciones seguras:

- Toma de temperatura y autoreporte de condiciones de salud.
- Se mantienen lavamanos en todos los frentes de trabajo con jabón y toallas para facilitar el lavado cada tres horas por parte de los trabajadores.
- Organización de grupos de trabajo de 10 personas.
- Charlas de 5 minutos para enfatizar todas las medidas de prevención frente al Covid-19.
- Desinfección de vehículos y áreas comunes.
- Entrega de EPP a los trabajadores.
- Desarrollo de actividades cumpliendo el distanciamiento social.
- Limpieza y desinfección de herramientas y vehículos.
- Uso obligatorio de tapabocas, guantes y gafas para la prevención del contagio del COVID-19.

Respecto al control por parte de la Interventoría a la aplicación del protocolo presentado por el Concesionario, se evidenció seguimiento y retroalimentación semanal a las acciones implementadas por este último, con base en los reportes obtenidos para las semanas del 25 de abril al 20 de agosto de 2020.³⁷

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

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

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

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

³⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
---	---	---

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

Al respecto, se evidenció que en la comunicación con Rad ANI N. 20204090384412 del 29 de abril de 2020 la Interventoría verificó la remisión del plan de reactivación de obras por parte del Concesionario mediante la comunicación con radicado ARM No. 20202400008431 del 22 de abril de 2020; sin embargo, en dicha comunicación no se comunicaron medidas que demostraran la reactivación de los frentes que fueron suspendidos a causa de la emergencia sanitaria, ya que solo se hacía referencia al frente del puente sobre el Río Magdalena que no tuvo ninguna suspensión y que ya presentaba retrasos en su ejecución, según reporta el concepto de la interventoría:

“(…) En efecto, como se observa de la tabla anterior, la estructura del puente, al momento de elaborar esta comunicación, supera un avance del 90%, por lo que a esta altura no es comprensible que el Concesionario, señale que no cuenta con los insumos requeridos para la terminación y puesta en servicio de dicha estructura, los cuales deberían haber sido adquiridos y puestos en Colombia con tiempo prudencial, si se tiene en cuenta que el avance reportado del puente a comienzos de enero del año en curso, era del 81,93%, a fin de evitar contratiempos y situaciones ante la importación. Así mismo, es importante poner de presente que la construcción de la estructura del puente, lleva más de tres (3) años y medio pese a que, de conformidad con el Plan de Obras, el plazo estimado de ejecución era tan solo de dos (2) años y medio, es decir, se ha superado en más de un (1) año y dos (2) meses, dicho plazo de ejecución.

Por todo lo mencionado anteriormente, esta Interventoría insiste en la urgencia de que el Concesionario aporte un Plan de Obras completo y ajustado al avance que lleva la estructura del puente, que garantice que finalizado el aislamiento preventivo obligatorio la ejecución de las obras continuará realizándose en condiciones de bioseguridad y evitar más retrasos.

Por otra parte, es importante señalar que la reactivación de las obras para el box de La Sandovala, aún no se reinician, sin que la Interventoría haya recibido información de la razón que justifique su no reactivación, pese a haber sido anunciada por el Concesionario desde la comunicación Radicado ARM No. 20202400007901 del 15 de abril de 2020, como también en la comunicación del asunto.

De igual manera, instamos al Concesionario a revisar y reactivar gradualmente, aquellas obras suspendidas, bajo los lineamientos exigidos para la implementación de las medidas de bioseguridad, esta Interventoría está atenta a dar el acompañamiento necesario, como también a trabajar alineados y coordinados bajo los lineamientos establecidos por el Gobierno Nacional, que hoy, dadas las circunstancias actuales, se exigen para la reactivación de las obras de infraestructura, y más cuando la Agencia Nacional de Infraestructura busca establecer medidas conjuntas que permitan desarrollar estrategias conducentes a continuar con el normal avance de los proyectos. (...)”

Posteriormente el Concesionario dio respuesta a esta comunicación a través de la comunicación ARM No. 20202400009081 del 30 de abril de 2020, a la cual la Interventoría dio respuesta a través del oficio 20204090422762 del 14 de mayo de 2020 en donde se reiteró la solicitud al Concesionario,

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

de presentar un Plan de Reactivación de Obras en donde se involucraran los frentes que habían sido suspendidos a causa de la emergencia sanitaria “...Finalmente, instamos al Concesionario a revisar y reactivar gradualmente, aquellas obras suspendidas, bajo los lineamientos exigidos para la implementación de las medidas de bioseguridad, esta Interventoría está atenta a dar el acompañamiento necesario, como también a trabajar alineados y coordinados bajo los lineamientos establecidos por el Gobierno Nacional, que hoy, dadas las circunstancias actuales, se exigen para la reactivación de las obras de infraestructura, más cuando la Agencia Nacional de Infraestructura busca establecer medidas conjuntas que permitan desarrollar estrategias conducentes a continuar con el normal avance de los proyectos...”.

Dando alcance a las comunicaciones anteriormente citadas, la Interventoría emitió el oficio 20204090472192 del 29 de mayo de 2020, en donde reiteró que la reactivación de obras no incluyó en ningún momento los frentes que se encontraban abiertos antes del inicio del aislamiento preventivo obligatorio, según se cita a continuación:

“(...) Es importante señalar que esta Interventoría ha venido haciendo el seguimiento y acompañamiento a las actividades que se desarrollan en el puente sobre el Río Magdalena y en efecto, han estado ajustadas al cronograma, así mismo con aquellas obras programadas para el box de La Sandovala, únicas obras que hasta ahora han sido tenidas en cuenta dentro de esa llamada reactivación.

Asimismo, esta Interventoría insiste en que el Concesionario aporte un Plan de Obra completo y ajustado al avance que lleva de la estructura del puente, que garantice que, finalizado el aislamiento preventivo obligatorio, la ejecución de las obras continuarán realizándose en condiciones de bioseguridad, y ajustados a los lineamientos impartidos por el gobierno nacional y la Agencia Nacional de Infraestructura.

Lo anterior, sin perjuicio en lo que respecta de la obligación del Concesionario, en virtud del Acuerdo Transaccional Otrosí No. 8, en el entendido de entregar el Plan de Obras, en el plazo allí previsto para el efecto, en tanto es evidente que su no presentación no solo configuraría un incumplimiento, sino que, sin este insumo básico, no permitiría hacerse un adecuado seguimiento y acompañamiento de las actividades que se planeen desarrollar. (...)”

La inactividad en los frentes de trabajo, alertados por la Interventoría corresponde a lo descrito en la sección 5.1, la cual, a octubre de 2020, no se ha superado para las unidades funcionales 1,2 y 3.

Se evidenció que la Interventoría de acuerdo con las comunicaciones citadas en esta sección, reportó que el Concesionario no ha reactivado los frentes suspendidos a causa de la emergencia sanitaria; al respecto se generan alertas ya que según se ha mencionado previamente la existencia de frentes de trabajo abiertos sin actividad, repercutirá en la posible materialización del riesgo R3-*Retrasos en la ejecución de los proyectos*, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte* de la Entidad.

En ese sentido, debido a que el Concesionario no atendió las solicitudes de la Interventoría respecto a la presentación de un plan de reactivación de obras y de que estas se encuentran suspendidas, se recomienda analizar la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de premio establecidas

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014 con el fin de dinamizar la construcción de las obras previstas con el proyecto.

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

5.4.3 Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI

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

En la ejecución de la auditoría, la Interventoría envió a la Oficina de Control Interno a través de correo electrónico, ejemplos de formatos de *Registro de chequeo prevención COVID 19 de Superintendencia de Transporte* diarios correspondientes a los días 19 de abril al 13 de mayo de 2020³⁸, asociados al control realizado en materia de bioseguridad y reportes de novedades con ocasión del COVID-19 en los frentes de trabajo que no se suspendieron. Lo anterior, permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular citada.

Asimismo, a través de esta Circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”* Al respecto, se evidenció que en las páginas web del Concesionario y de la Interventoría³⁹ se presenta información sobre las medidas preventivas implementadas para evitar el contagio del COVID-19.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020, la ANI estableció *“(…) medidas de bioseguridad aplicables en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”*. A través de esta Circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y seguimiento a dichas medidas, para lo cual deben remitir a la Entidad un informe semanal de seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

³⁸ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

³⁹ La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <http://www.autopistamagdalena.com.co> y la página web de la Interventoría a través del link <http://www.uniontemporalconcesiones4g.com>

En la auditoría la Interventoría del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados por el Concesionario y la Interventoría a partir de la semana del 25 de abril al 1 de mayo de 2020, hasta la semana del 14 al 20 de agosto de 2020⁴⁰; adicionalmente según se evidencia en el informe mensual del mes de junio de 2020 de la Interventoría y en las entrevistas realizadas durante la auditoría, la Interventoría carga esta información en la plataforma ANISCOPIO, envía reportes a la Supervisión y consolida lo correspondiente en el informe mensual.

El cargue de información en la plataforma ANISCOPIO demuestra cumplimiento de lo establecido en la Circular No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, mediante la que la ANI informó que:

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

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

Asimismo, en la auditoría se evidenció el seguimiento correspondiente por parte de la Supervisión.

5.4.4 Afectaciones potenciales derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19

En la auditoría la Supervisión del proyecto expuso las consideraciones que se están evaluando al interior del Grupo Interno de Trabajo de Riesgos respecto a las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional en el marco de la emergencia sanitaria que han implicado la suspensión de actividades de operación y financieras que impactan la ejecución de los Contratos de Concesión.

En particular, para el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 se han identificado los siguientes impactos:

- **Reducción del tráfico:** como consecuencia de la medida de confinamiento obligatorio, en los meses en que se ha presentado la emergencia sanitaria se ha tenido disminuciones en el tránsito promedio diario (TPD) con respecto al mismo periodo del año 2019, por cuenta de los usuarios de las vías que no están efectuando los viajes diarios que se realizaban antes de la emergencia sanitaria, en particular, para el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 se tiene una disminución promedio del 42% entre los meses de abril a junio para el peaje en operación según se presenta a continuación:

⁴⁰ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Tabla 11. Comportamiento TPD peaje Puerto Berrío

Mes	TPD 2019	TPD 2020	Diferencia porcentual
Abril	1709	639	63%
Mayo	1448	1005	31%
Junio	1691	1139	33%

Fuente: Anexo L – Componente peajes del informe mensual de interventoría del mes de junio de 2020

- **Disminución del recaudo:** la medida del Gobierno Nacional realizada a través de la declaración de emergencia económica, social y ecológica dada mediante los Decretos N° 457 y 482 de marzo de 2020, N° 531, 569, 593 de abril de 2020 y N° 637 del 6 de mayo de 2020, los cuales mantienen las medidas restrictivas adoptadas por el Gobierno Nacional en atención a la medida de aislamiento preventivo obligatorio promulgado en todo el territorio Nacional, prorrogado hasta el 01 de junio de 2020, y la exención del cobro de peajes promulgado desde el 20 de marzo de 2020 hasta el 31 de mayo de 2020, según reportado por la Supervisión, ha generado la disminución del recaudo del proyecto, en \$648.203.800 de pesos, correspondiente a los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2020.

Lo anterior incrementa las alertas respecto a la posible materialización del riesgo del área comercial denominado menores ingresos por disminución del recaudo. Se debe tener en cuenta que la materialización del diferencial de recaudo es un riesgo atribuido a la ANI según la parte general del contrato de concesión No. 08 de 2014, sección 13.3 (n).⁴¹ Como se mencionó previamente, en la auditoría se evidenció que se viene adelantando la gestión procedente en cabeza del GIT de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

- **Posibles afectaciones en los procesos constructivos:** a través del oficio con Radicado ANI 20204090746312 del 11 de agosto de 2020, el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S envió a la ANI, el *Reporte Afectaciones - COVID -19*, según se mencionan a continuación:

“(…) por medio de la presente comunicación notificamos a la ANI y a la Interventoría, las siguientes afectaciones que ha sufrido el Proyecto como consecuencia de los efectos generados por la pandemia del COVID-19 y por las medidas de mitigación tomadas por el Gobierno Nacional y por los gobiernos regionales o locales, así como por causas no imputables a Autopista Río Magdalena S.A.S. (...)

(...)1. AISLAMIENTO DE COLABORADORES COMO CONSECUENCIA DEL COVID-19

A pesar del cumplimiento de los protocolos de bioseguridad y de las otras medidas de prevención, cuatro (4) colaboradores de nuestro contratista Sistemas Especiales de Construcción - SEC (quien está ejecutando las labores de construcción del puente sobre el Río

⁴¹ Parte General: Sección 13.3 Riesgos de la ANI (n) Parcialmente, los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje, la implementación de tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en la Resolución de Peaje.

Magdalena) resultaron ser casos positivos para COVID-19 (confirmación por prueba PCR). En consecuencia, dicho contratista al efectuar el cerco epidemiológico de los casos y acatando las recomendaciones expedidas por el Gobierno Nacional, se ha visto en la obligación de enviar a asilamiento preventivo a cincuenta y cinco (55) colaboradores adicionales.

A partir de lo anterior, la fuerza laboral de este contratista se ha visto afectada gravemente, dado que el total de su fuerza laboral actualmente en el Proyecto es de ciento cincuenta (150) trabajadores. (...)

(...) 2. DECRETOS DE GOBIERNOS LOCALES

El pasado 31 de julio de 2020, la Alcaldía Municipal de Puerto Berrío, expidió el Decreto 147 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL DECRETO NACIONAL NO. 1076 DEL 28 DE JULIO DE 2020 Y SE IMPARTEN INSTRUCCIONES EN VIRTUD DE LA EMERGENCIA SANITARIA GENERADA POR LA PANDEMIA CORONAVIRUS COVID-19 Y EL MANTENIMIENTO DEL ORDEN PÚBLICO, SE DECRETA TOQUE DE QUEDA Y LEY SECA”.

En dicho Decreto, entre otros aspectos, la alcaldía resolvió lo siguiente:

ARTÍCULO NOVENO: CUARENTENA. Las personas que ingresen al municipio de Puerto Berrío, deberán hacerlo con previa autorización de la Administración Municipal, que mediante documento escrito con número consecutivo y sello seco autorizará sólo los casos que se encuentren previstos en el Decreto Nacional y deberán reportarse a la Secretaría de Salud, al correo covid19.berrio@gmail.com para efectos de realizar el adecuado seguimiento.

ARTÍCULO DECIMO: Las empresas que requieran el ingreso de personal al Municipio, deberán presentar resultado negativo de prueba COVID-19 PCR con mínimo dos días de haberla realizado.

Como es de su conocimiento, la mayoría del personal de Autopista Río Magdalena y sus contratistas están ubicados en el Municipio de Puerto Berrío. No obstante, también debe tenerse en cuenta que un número importante de los trabajadores del Concesionario y sus contratistas no reside de manera permanente en este municipio, por lo cual deben ingresar diariamente al Municipio de Puerto Berrío. (...)

(...) 3. DEMORAS EN TRÁMITES POR AUTORIDADES NACIONALES Y REGIONALES

Por otro lado, se han presentado demoras injustificadas para el inicio de los trámites ante las autoridades ambientales. En efecto, se radicó ante la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia, mediante comunicado con radicado interno No. 20202300005331 (Rad. Corantioquia 160ZF-COE2005-11758 del 5 de mayo de 2020), el estudio de impacto ambiental como requisito de solicitud de la Licencia Ambiental para la “Explotación de la Fuente de Materiales Gran Flores, con destino a la Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación y Mantenimiento de las Vías incluidas en la Concesión Autopista Río Magdalena 2”.

Sin embargo, la Oficina Territorial Zenufana de la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia, solo hasta el 12 de junio del 2020, emitió acto administrativo con radicado interno No. 20202300008112 (Rad. Corantioquia 160ZF-ADM2006-2592 del 11 de junio de 2020), declarando el inicio del trámite de licenciamiento alojado en el expediente ZF3-2020-10. Adicionalmente, a la fecha, no se ha recibido por parte de la Autoridad Ambiental Regional

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

-CORANTIOQUIA comunicación que indique el establecimiento de las fechas probables de las visitas técnicas para dar continuidad al proceso de verificación de viabilidad de las actividades solicitadas.

Lo anterior, ha generado interrupciones y afectaciones en el desarrollo de los procesos constructivos del Proyecto por causas no atribuibles a Autopista Río Magdalena, como lo es la demora de una Autoridad Ambiental en adelantar adecuada y oportunamente el trámite mencionado anteriormente. (...)

Como respuesta a esta comunicación, la ANI respondió al Concesionario a través de la comunicación 20203110250271 del 31 de agosto de 2020 en los siguientes términos:

“(...) le informamos que como usted bien lo conoce, se están adelantando mesas de trabajo con la CCI, Concesionario y esta Agencia, para el análisis de las posibles afectaciones por COVID 19, en tal sentido esta Agencia se pronunciará en el momento que se definan los pasos a seguir producto de las mesas anteriormente expuestas. (...)”

En la auditoría se evidenció que los primeros resultados de las mesas de trabajo a las que hizo alusión la Supervisión se formalizaron el 5 de octubre de 2020 con el “Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de Infraestructura”, acuerdo que considera aspectos relacionados con i) afectaciones en plazo, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes futuras de EER relacionados con el COVID-19.

Sin embargo, a la fecha no se evidencia que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S haya informado a la Entidad su interés en que dicho acuerdo aplique para el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 y lo último acordado contractualmente entre las partes se cita en las consideraciones del acuerdo transaccional otrosí N. 8 en los siguientes términos:

“Al momento de suscribir el presente documento, las partes manifiestan y están de acuerdo en que el mismo, no contempla ningún tipo de acuerdo o medida relacionada con las consecuencias que la pandemia del COVID- 19 haya causado o pudiere llegar a causar en el proyecto, entre ellas, las derivadas de la Declaratoria de Emergencia Sanitaria y Emergencia Social, Económica y Ecológica efectuada por el Gobierno Nacional y de las políticas adoptadas en virtud de la misma”.

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que el concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las diferentes actividades constructivas, así como la operación y mantenimiento del corredor vial Autopista Conexión Río Magdalena 2, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal Concesiones 4G.
2. Debido a que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. no presentó un plan de reactivación de obras y que el porcentaje de avance de la construcción es mínimo, se recomienda analizar la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio establecidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014 con el fin de dinamizar la construcción de las obras previstas con el proyecto.
3. Se evidenció que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. y la interventoría Unión Temporal Concesiones 4G han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las Circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, a los cuales les ha hecho seguimiento la supervisión.
4. Con ocasión de la emergencia sanitaria, es posible que el tránsito promedio diario (TPD) mensual registrado para el peaje Puerto Berrío haya tenido una disminución, en promedio, del 42%, respecto al periodo comprendido entre abril y junio de 2019.
5. Debido a que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. actualmente opera 1 estación de peaje, el proyecto tiene a la fecha un impacto económico valorado en \$ 648.203.800 con ocasión de la suspensión del cobro de peajes a vehículos entre marzo y junio de 2020, acorde a lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020⁴², *“Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”*
6. La ANI y los Concesionarios de los proyectos carreteros a cargo de la Entidad se encuentran en mesas de trabajo para definir cómo gestionar el riesgo derivado de la presencia del COVID-19. Los primeros resultados de estas mesas de trabajo se formalizaron con la suscripción de un acuerdo del pasado 05 de octubre de 2020, sobre el que, a la fecha de este informe, no se ha evidenciado interés de parte del Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S.

⁴² **“Artículo 13.** Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

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

Tabla 12. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	12	12
02	Gestión Técnica	26	26
03	Gestión Financiera	24	24
04	Gestión Jurídica	14	14
05	Gestión de aforos y recaudo	13	12
06	Gestión Ambiental	10	10
07	Gestión Social	12	12
08	Gestión Predial	14	14

Fuente: Elaboración propia

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; tales como la vinculación de personal adicional al mínimo requerido contractualmente.

Sin embargo, se identificaron situaciones que dan lugar a una **No Conformidad** que se presenta en la sección 9.2.2, en lo referente a los siguientes aspectos:

- Disponibilidad de video en tiempo real en las estaciones de peaje: durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, en el componente de aforo y recaudo, se evidenció que la Interventoría cuenta con cámaras de video en la única estación de peaje en operación del proyecto: Puerto Berrío; sin embargo, no se evidenció que se tuviera acceso a la información registrada en tiempo real según estipulado en la Sección 5.3.3 (a) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. 024 de 2015, por este motivo se formula una No Conformidad en la sección 9.2.2.

Al respecto, la Interventoría demostró que no era posible físicamente tener una transmisión en tiempo real de las cámaras de video de la estación de peaje Puerto Berrío, a causa del alcance de la señal de internet, visto que esta estación de peaje está situada cerca de una base del Ejército Nacional; sin embargo, se deben implementar acciones de mejora para llevar a cabo el cumplimiento de esta obligación contractual.

Asimismo, se identificaron oportunidades de mejora durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que se formulan a

manera de **Recomendaciones** en la sección 9.3.2, en particular, con relación a los aspectos que se detallan a continuación:

- Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria: en lo referente a la obligación del Concesionario de emitir un Plan de Reactivación de obras de acuerdo con el artículo primero de la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se evidenció que a la fecha el Concesionario no entregó la obligación de esta Resolución con relación a los frentes de obra suspendidos a causa de la emergencia sanitaria, según se ha descrito en la sección 5.4.2.

A pesar de que se haya exhortado al Concesionario, en situaciones de este tipo se recomienda generar alertas ante la Entidad con el fin de que se cumplan los lineamientos de la Entidad.

Se aclara que mediante Resolución No. 618 del 31 de mayo de 2020 se derogó la Resolución 471, reactivando todas las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario que fueron suspendidas inicialmente con ocasión de la emergencia sanitaria, tales como los planes de obra.

- Certificados del calibración de equipos del Concesionario: se evidenció en la documentación entregada como soporte para la matriz de evaluación de desempeño que los certificados de calibración de los equipos de topografía del Concesionario se encontraban vencidos; por lo cual, se recomienda generar alertas, en caso de que el Concesionario no subsane esta situación, o de ser el caso analizar la procedencia de recurrir a los esquemas de apremio que se estipulan en el contrato de concesión N. 008 2014.
- Verificación de contrato de construcción por parte del Concesionario: se evidenció en la documentación entregada como soporte para la matriz de evaluación de desempeño, que el Concesionario no ha estado en la disposición de entregar el Contrato de Construcción (EPC) correspondiente a la Unidad Funcional 4 según se evidenció en su comunicación con radicado ANI N. 20203000017081 del 7 de septiembre de 2020, en los siguientes términos:

“1. De acuerdo con lo establecido en las Secciones 5.2. y 5.3. de la Parte General del Contrato de Concesión, no existe obligación alguna para este Concesionario de aportar copia del Contrato de Construcción suscrito con el Consorcio Isla 2020 Puerto Berrio, ni de las garantías otorgadas con base en el mismo, con lo cual diferimos de la posición esgrimida por la Interventoría.

2. Estando claro lo anterior, por medio de la presente comunicación informamos que (i) se ha celebrado Contrato de Construcción con el Consorcio Isla 2020 Puerto Berrio, y (ii) de acuerdo con lo establecido en el literal (d) de la Sección 5.2. de la Parte General del Contrato de Concesión, el Consorcio Isla 2020 Puerto Berrio, extendió las garantías correspondientes dando cumplimiento de lo allí establecido”.

3. De esta manera, damos cabal cumplimiento al Contrato de Concesión, en lo relativo a la acreditación del Constructor de las Intervenciones pendientes de la Unidad Funcional 4 (excluyendo el puente sobre el Río Magdalena).” (Subrayado fuera del texto)

y adicionalmente, según se ha descrito en la sección 5.2.6, se evidenció que la Interventoría ha liderado la gestión para obtener este documento; sin embargo, se recomienda reiterar las alertas a la Entidad visto que el desconocimiento de este documento por parte de la

Interventoría puede disminuir la capacidad de seguimiento y control a la gestión del Concesionario.

- Seguimiento de indicadores de nivel de servicio: en lo referente a la obligación de la Interventoría de llevar a cabo el seguimiento a los indicadores que garantizan el cumplimiento de los niveles de servicio mínimo para la etapa preoperativa, los cuales se establecen en la Tabla 1, de la sección 3.3.1 del Apéndice técnico 2 del contrato de concesión N. 008 de 2014, se evidenció que el Concesionario ha cumplido con estos indicadores.

Sin embargo, de acuerdo con las mediciones en campo realizadas por la Interventoría y evidenciadas en los informes de junio y septiembre de 2020, se evidencian reincidencias en las fallencias encontradas por la Interventoría, según se detalla a continuación:

Se evidenció en los numerales 5.3 de los informes mensuales de la Interventoría correspondientes a los meses de junio y septiembre de 2020, que los indicadores cumplían según estipulado en el anexo técnico como se ha mencionado previamente; sin embargo, se cuenta con sectores en los que se han generado alertas reiterativas sobre su estado, sin que estas hayan sido atendidas por el Concesionario, según se muestra a continuación:

Tabla 13. Reincidencia en fallas durante las mediciones del indicador E6 - Baches

Informe mensual junio de 2020	Informe mensual septiembre de 2020
PR107+067 Bache en eje de calzada, con dimensiones 0.5x0.4x0.04	PR107+067 Bache sobre carril derecho. PR107+067 Bache sobre carril derecho, descascaramiento.
	

Fuente: Anexo D - Informe mensual de junio de 2020 (Rad ANI No. 20204090613432 del 10 de julio de 2020) – informe mensual de septiembre de 2020 (Rad ANI No. 20204091005672 del 9 de octubre de 2020)

Este mismo hecho se presentó para el estado de las obras de drenaje, en las abscisas PR41+362, PR41+610, PR41+845, PR41+964, PR55+794 y PR66+734. A continuación se presenta a manera de ejemplo, lo evidenciado lo reportado en los informes mensuales en la abscisa PR41+610:

Tabla 14. Reincidencia en fallas durante las mediciones del indicador E10 - Drenajes

Informe mensual junio de 2020	Informe mensual septiembre de 2020
<ul style="list-style-type: none"> • PR41+610 Material vegetal en encole. 	<ul style="list-style-type: none"> • PR41+610 Material vegetal en encole.
	

Fuente: Anexo D - Informe mensual de junio de 2020 (Rad ANI No. 20204090613432 del 10 de julio de 2020) – informe mensual de septiembre de 2020 (Rad ANI No. 20204091005672 del 9 de octubre de 2020)

En ese sentido, se considera pertinente analizar la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio establecidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014 con el fin de asegurar los principios de operación del proyecto, definidos en el Apéndice Técnico No. 2 del contrato de concesión.

- Seguimiento obligaciones ambientales: de acuerdo con lo descrito en la sección 5.3.3 actualmente el proyecto tiene 3 procedimientos sancionatorios en curso por parte de la ANLA, y de acuerdo con lo evidenciado en la auditoría de la Oficina de Control Interno en el año 2018 se advirtió sobre este tipo de situaciones. Por lo cual, a pesar de que la Interventoría cumple con sus obligaciones en materia ambiental, se recomienda examinar su gestión con el fin de que esta contribuya a evitar sanciones al Concesionario, lo que además de perjudicar los avances de obra, representan impactos negativos en el entorno.
- Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA: si bien el Anexo Técnico 6 – Capítulo IV Obligaciones durante la Fase de construcción – Sección 4.1 inciso (c) del Contrato de Concesión N. 008 de 2014, estipula que es obligación del Concesionario:

“Remitir a la interventoría y a la ANI, el informe de cumplimiento ambiental (ICA) dentro de los dos (2) días siguientes a su presentación a la Autoridad Ambiental”

En la sección 5.3.3 inciso f) del Plan de Cargas del Contrato de Interventoría N. 024 de 2015 se establece que la Interventoría debe:

“Revisar el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA, elaborado por el concesionario (en caso de que aplique), de acuerdo a la periodicidad establecida en la Licencia Ambiental según los formatos establecidos para tal fin por la Autoridad Ambiental, con todos sus anexos y soportes.”

En el desarrollo de la auditoría se evidenció que en cumplimiento de esta obligación contractual la Interventoría recibió los Informes de Cumplimiento Ambiental correspondientes al periodo del 1/07/2019 al 31/12/2019 el 12 de marzo de 2020 con radicado CI-4230 de la Interventoría,

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

del 1/09/2019 y el 31/12/2019 para las unidades funcionales 1 y 2 el 3 de abril de 2020 con radicado CI-4346 de la Interventoría y el correspondiente de la unidad funcional 4 (Variante de Puerto Berrío) con radicado CI-4503 de la Interventoría, el 30 de junio de 2020.

Adicionalmente, se evidenció, que la Interventoría cuenta con el concepto técnico N 05330 del 10 de septiembre de 2019 y el Acta N. 219 de 2020 Expediente LAV0017-02-2016 correspondiente al seguimiento de la licencia ambiental de las unidades funcionales 1 y 2, expedido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) lo cual demuestra el seguimiento que realiza la Interventoría a los trámites de la autoridad ambiental.

Finalmente, respecto al cumplimiento de esta obligación contractual, mediante correo electrónico del 30 de octubre de 2020, la Interventoría informó:

“(…) la obligación contractual por parte del Concesionario corresponde a remitir los ICAs después de la radicación ante la Autoridad Ambiental Competente, por lo que, bajo ese escenario, la intervención de la Interventoría se limita a revisar y verificar bajo una lista de chequeo, que el informe presentado ante la Autoridad Ambiental Competente, reúna cada uno de los documentos que deben hacer parte del mismo.

Ahora bien, y de acuerdo con lo antes citado, una vez radicado estos informes ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, las observaciones que pudiera presentar la Interventoría a los ICAs, después de su radicación ante la Autoridad Ambiental, perderían toda validez, ya que la ANLA, es la Autoridad Ambiental Competente para aprobar o requerir información frente a los ICAs presentados.

Sin embargo, es muy importante aclarar que, la Interventoría dentro de su gestión, realiza el seguimiento correspondiente a los tiempos de entrega de estos Informes de Cumplimiento Ambiental, frecuencia que está definida de manera semestral.” (Negrilla fuera de texto)

En ese sentido, la Interventoría realiza la revisión de los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA por medio de listas de chequeo con las que se verifica que los informes reúnan los documentos solicitados por la ANLA. Asimismo, realiza seguimiento a la entrega oportuna de estos informes

Al respecto, se recomienda analizar la procedencia de diseñar e implementar mecanismos que permitan realizar verificaciones de fondo a los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICAs, con el propósito de fortalecer el cumplimiento de la obligación contractual citada.

- Seguridad vial: como soporte de la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño se evidenció que la Interventoría adjuntó el informe de la auditoría de seguridad vial del año 2019, en cumplimiento con sus obligaciones contractuales; sin embargo, en las respuestas recibidas comunicó que la siguiente auditoría no está programada, dado que se estipulará en función del nuevo plan de obras del proyecto. Teniendo en cuenta que en el Plan de Acción para la implementación de las auditorías de seguridad vial aprobado por la ANI en la comunicación 20153000208851 del 10 de septiembre de 2015, se estipularon 3 auditorías de seguridad vial: fase de diseño, de construcción y operación; y visto que la fase de operación del contrato de concesión se postergó en línea con lo estipulado en el otrosí N. 8, se recomienda programar la siguiente auditoría de seguridad vial dentro del término del Contrato de Interventoría N. 024 de 2015 con el fin de que no incurra en incumplimientos contractuales.

- Puente sobre el río Magdalena: se evidenció en las conclusiones del Anexo O – Puente río Magdalena de los informes de los meses de junio y septiembre de 2020, se reiteran las observaciones realizadas con respecto a la calidad de los concretos instalados en el puente, por ejemplo, en el informe de junio de 2020, en los siguientes términos: “ *La interventoría ha ratificado al Concesionario sus observaciones sobre la respuesta que se espera sobre aspectos que tienen que ver con la resistencia de concretos instalados en el puente que no cumplieron en su momento con su resistencia en la edad esperada para el diseño.*”

Dado que estas falencias se están presentando reiterativamente según se reportó desde el mes de junio, y teniendo en cuenta la importancia de un oportuno control de calidad a los materiales de construcción en este tipo de obras de gran envergadura y a la luz de la obligación contractual estipulada en el Contrato de Concesión N. 008 de 2014 - Apéndice Técnico 3 – *Especificaciones generales* – Capítulo III *Puentes, viaductos y otras estructuras* – Sección 3.2 *Intervenciones* “...*Para el desarrollo de las intervenciones del proyecto relacionadas con la construcción, rehabilitación y/o mejoramiento de puentes, viaductos y otras estructuras, el concesionario deberá cumplir con las especificaciones establecidas en el apéndice técnico 1 y los manuales y/o normas técnicas que de acuerdo con la ley aplicable vigente al momento de la presentación de la oferta sean obligatorias para la ejecución de este tipo de intervenciones...*”, se recomienda liderar acciones para el cumplimiento por parte del Concesionario o analizar la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio establecidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014.

El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en el anexo 4 y las conclusiones luego de adelantar la evaluación se muestran en la sección 9.1.

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

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

Se evidenciaron deficiencias en el pronunciamiento frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad, lo cual a partir de los resultados de la auditoría a la gestión de la ANI en el

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

reconocimiento de este tipo de eventos,⁴³ ha dado lugar a que la Entidad esté trabajando en acciones preventivas y correctivas en aras de que este tipo de situaciones no se repitan en el desarrollo de los proyectos de cuarta generación; sin embargo, a octubre de 2020, no se tiene certeza respecto a la viabilidad y efectividad de estas acciones de mejora y en la auditoría se evidenciaron incumplimientos de la ANI en los términos para pronunciarse frente a este tipo de solicitudes. En ese sentido, esta situación da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.1.

Asimismo, en la sección 9.3.1 se presentan recomendaciones orientadas a la mejora continua en la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.3, de verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCI y la Contraloría General de la República - CGR, la OCI adelantó una auditoría en septiembre de 2018 a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2, cuyo informe se radicó con el memorando ANI No. 20181020147523 del 25 de septiembre de 2018. Al mes de octubre de 2020 no se tienen No Conformidades abiertas que hayan resultado de esa auditoría en el Plan de Mejoramiento por Procesos - PMP de la Entidad.⁴⁴

Por otro lado, se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes por parte de los Órganos de Control, así como de la Superintendencia de Transporte. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones entre agosto de 2019 y agosto de 2020 y no se evidenciaron solicitudes puntuales a la ANI sobre asuntos del proyecto Autopista Río Magdalena 2.

Al respecto se evidenció que la Superintendencia de Transporte realizó una inspección nocturna el pasado 5 de marzo de 2020, la cual contó con la participación del Concesionario y la Interventoría, en donde se verificó la operación de la Concesión, el funcionamiento de las estaciones de peaje los servicios de ambulancia, carro taller, grúa, equipo de rescate, atención de incidentes y en general con el objetivo de verificar las condiciones de calidad de servicio a los usuarios. En donde la Supertransporte evidenció los siguientes aspectos:

" Faltan captafaros en tramos de defensa metálica, PR 47+400 y PR 51+050 sentido Maceo – Puerto Berrío, Ruta 6206 Unidad Funcional 3

Se evidencian cabezotes de alcantarilla en mal estado (deteriorados producto de choques). Los cuales deben ser reparados manteniendo su forma convencional (PR66+07 – PR66+566 – PR68+790)"

⁴³ Informe con radicado ANI N. 20201020072493 del 5 de junio de 2020

⁴⁴ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

Aspectos que han sido mejorados por el Concesionario según se evidencia en el acta del 6 de marzo de 2020 firmada por el Concesionario y la Interventoría.⁴⁵

Finalmente, se evidenció que no se registran hallazgos formulados por la Contraloría General de la República (CGR) asociados al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)⁴⁶; sin embargo, mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto Autopista Río Magdalena 2 se mencionan en los hallazgos No. 2 (Administrativo. Gestión Gubernamental con trámites pendientes de los concesionarios del programa 4G), No. 17 (Administrativo. Estado de Avance de los Proyectos) y No. 19 (Administrativo. Multiparticipación de los integrantes del PAC).

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 4 de noviembre de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 26 de octubre de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y a la Supervisión del proyecto Autopista Río Magdalena 2.

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

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

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la Concesión en la etapa preoperativa”* se concluye:
 - a. El avance físico global del plan de obras, con corte al 15 de octubre de 2020, es de 10,95% ejecutado contra 97,70% programado, es decir que se tiene un déficit del 86,75% según el plan de obras vigente, el que se ajustará según lo acordado con el otrosí No. 8 al contrato de concesión No. 008 de 2014.

⁴⁵ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

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

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

- b. En el otrosí transaccional 8 se definió ampliar el plazo de ejecución del proyecto en aproximadamente 2 años y se estipuló presentar un nuevo plan de obras, sin embargo, a octubre de 2020 se encuentra en revisión y no ha sido aprobado
- c. A pesar de que en la auditoría no se hayan identificado alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar el riesgo de retrasos en la ejecución de proyectos, la no entrega de las obras dentro de los plazos definidos en la estructuración del contrato de concesión No. 008 de 2014, así como la no definición del nuevo plan de obras, pasados 5 meses de la suscripción del acuerdo transaccional, pueden contribuir a que se analice la suficiencia y efectividad de dichos controles.
- d. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría ha emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, a los resultados de laboratorios, las resistencias de los concretos instalados, cumplimiento de especificaciones técnicas, cumplimiento del diseño no objetado, desplazamiento en pilotes, procesos constructivos en voladizos sucesivos, entre otros aspectos de carácter técnico.
- b. Según los plazos otorgados para el inicio de la etapa operativa del proyecto se acordó con el Concesionario modificar todas las cláusulas del Contrato de Concesión que involucren los Diferenciales de Recaudo y los VPIP, cambiando los años de pago de estos reconocimientos de los años 8, 13 y 18 a 9, 14 y 19 respectivamente, lo cual disminuye la probabilidad de eventuales compensaciones económicas de parte del Estado.
- c. A octubre de 2020 el Concesionario cuenta sólo con un contratista de construcción (EPC), correspondiente a la unidad funcional 4, el cual fue presentado en agosto de 2020, y en la auditoría se evidenció que la terminación de esta unidad funcional está prevista para el 30 de octubre de 2020.
- d. Una vez analizado el acuerdo transaccional otrosí N. 8 del 14 de mayo de 2020, se generan alertas respecto al riesgo de **retrasos en la ejecución de proyectos**, identificado por la ANI para el *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*; debido a que se identificó que durante la ejecución del proyecto se han presentado causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como Eventos Eximentes de Responsabilidad. La ocurrencia de estas causas da lugar a que se generen alertas sobre las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, principalmente en lo relacionado con la *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, pues el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 se estructuró contemplando la terminación de la etapa preoperativa en marzo de 2021, lo que no va a suceder.

- e. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial y compensaciones ambientales, así como en la materialización de un diferencial de recaudo, que pueden llegar a requerir la ejecución de recursos públicos.
- f. Con base en los análisis de la Interventoría, se tienen alertas respecto a la insuficiencia de contingencias para que la ANI asuma sus obligaciones en caso de que se materialicen sobrecostos derivados de compensaciones ambientales.
- g. Se debe tener en cuenta que los sobrecostos en la ejecución de los proyectos así como la insuficiencia para cubrir contingencias hacen parte de los riesgos identificados por la Entidad para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, para el cual la Entidad ha identificado como posibles consecuencias: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos, deterioro de la imagen reputacional, costos adicionales a los previstos en el normal desarrollo de los proyectos e inviabilidad de proyectos por altos costos de las obligaciones prediales, ambientales y de redes*, entre otras.
- h. No se identificaron deficiencias en la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la ocurrencia de los riesgos *sobrecostos en la ejecución de los proyectos e insuficiencia de recursos para cubrir contingencias*, del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* de la ANI; sin embargo, las alertas respecto a la materialización de sobrecostos en adquisición predial y compensaciones ambientales en el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2 pueden dar lugar a que al interior de la Entidad se analice la suficiencia y efectividad de estos controles.
- i. Se evidenció que desde la Supervisión se lideran acciones orientadas a contar con información actualizada sobre las necesidades de recursos adicionales para determinar las obligaciones contingentes y así solicitar oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los ajustes procedentes al plan de aportes vigente del proyecto Autopista Río Magdalena 2.
- j. Aunque la financiación del proyecto sea responsabilidad del Concesionario, el proyecto requiere contar con los recursos de deuda para asegurar la ejecución a cabalidad el alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión No. 008 de 2014.
- k. Los resultados de la auditoría arrojan que la causa identificada por la ANI para el riesgo de *pérdida de credibilidad de los grupos de interés* del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* asociada a *afectaciones ambientales sin el manejo adecuado* se presenta en el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2, debido a eventuales deficiencias en la gestión ambiental de Concesionarios. Esto no significa que desde la ANI se esté efectuando

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

un inadecuado seguimiento; sin embargo, a pesar de que el Concesionario deba mantener indemne a la ANI por situaciones de este tipo, es su obligación utilizar la imagen de la Entidad en sus herramientas, canales de comunicación y medios para difundir la información de los proyectos, lo cual puede dar lugar a que se produzca la consecuencia *deterioro de la imagen corporativa*, identificada por la ANI para el riesgo citado.

- I. Se evidenció el inicio de procedimientos sancionatorios ambientales de parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), quién hace parte de los grupos de interés de la ANI. Estas medidas de la ANLA dan lugar a que se generen alertas respecto a la gestión ambiental del Concesionario, lo que fue advertido en la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno en 2018 a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Unión Temporal Concesiones 4G, en el proyecto de Concesión de modo carretero Autopista Conexión Río Magdalena 2”* se concluye:
 - a. En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; sin embargo, se identificaron situaciones que dan lugar a una No Conformidad que se presenta en la sección 9.2.2 de este informe, relacionada con:
 - Disponibilidad de video en tiempo real de cada una de las estaciones de peaje del proyecto según lo dispuesto en la sección 5.3.3 (e) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. No. 024 de 2015.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19”*, se concluye:
 - a. Se evidenció que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras que permite la ejecución de las diferentes actividades constructivas, así como la operación y mantenimiento del corredor vial Autopista Conexión Río Magdalena 2, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal Concesiones 4G.
 - b. Se evidenció que el concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. no presentó un plan de reactivación de obras, sin embargo, se evidenciaron las solicitudes por parte

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

de la Interventoría Unión Temporal Concesiones 4G y el seguimiento de la Supervisión.

- c. Se evidenció que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. y la Interventoría Unión Temporal Concesiones 4G han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las Circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, a los cuales les ha hecho seguimiento la supervisión.
- d. Con ocasión de la emergencia sanitaria, es posible que el tránsito promedio diario (TPD) mensual registrado para el peaje Puerto Berrío haya tenido una disminución, en promedio, del 42%, respecto al periodo comprendido entre abril y junio de 2019.
- e. Debido a que el Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S. actualmente opera 1 estación de peaje, el proyecto tiene a la fecha un impacto económico valorado en \$ 648.203.800 con ocasión de la suspensión del cobro de peajes a vehículos entre marzo y junio de 2020, acorde a lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”
- f. La ANI y los Concesionarios de los proyectos carreteros a cargo de la Entidad se encuentran en mesas de trabajo para definir cómo gestionar el riesgo derivado de la presencia del COVID-19. Los primeros resultados de estas mesas de trabajo se formalizaron con la suscripción de un acuerdo del pasado 05 de octubre de 2020, sobre el que no se ha evidenciado interés de parte del Concesionario Autopista Río Magdalena S.A.S a la fecha de radicación del presente informe de auditoría.

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para la Supervisión

1. No se evidenció cumplimiento del plazo contractual para que la ANI se pronuncie frente a solicitudes de ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad, término reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(d)(iii), según se cita a continuación:

“(…) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.3(c)(ii) 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 (…)”

9.2.2 Para la Interventoría

1. No se evidenció que los equipos de grabación de la Interventoría instalados en el peaje de la concesión estén disponibles para ser accedidos en tiempo real de manera remota; sin embargo, esta es una de sus obligaciones contractuales, consignada en la sección 5.3.3 (a) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. 024 de 2015, según se cita a continuación:

“Instalar equipos de video nuevos e independientes de los del concesionario de última generación que permitan visualizar claramente la categoría de cada vehículo, fecha y hora las cuales deberán estar sincronizadas con las de los equipos del concesionario, para la grabación de las 24 horas del día en cada uno de los carriles de cada una de las estaciones o casetas de peaje, con el fin de verificar los datos de tráfico obtenidos por el Concesionario, la composición del tráfico y que los mismos coincidan con la realidad, este sistema deberá estar disponible para accederlo en tiempo real y sin retardos en la señal en las oficinas de la Interventoría y de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. En caso de ser necesario el traslado de equipos servidores al datacenter de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, estos deberán ser en formato BLADE.

Este sistema deberá estar en funcionamiento a más tardar a los 60 días después de la fecha de la firma del acta de inicio del Contrato de Interventoría. El interventor deberá tener en sus archivos estos registros fílmicos desde el inicio de su contrato, los cuales deberán estar disponibles cuando la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA o las autoridades los solicite.” Subrayado fuera del texto.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del Contrato de Concesión No. 008 de 2014.

9.3.1 Para la Supervisión

1. Se recomienda que en la actualización de los riesgos de los procesos de la ANI, asociados a la gestión ambiental de los Concesionarios, se tengan en cuenta las situaciones que se presentan en el proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2, con el fin de que los nuevos controles contribuyan a evitar afectaciones ambientales sin el manejo adecuado que a su vez pueden dar lugar a procedimientos sancionatorios ambientales de parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).
2. Con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (c) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)*, de “Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Autopista Conexión Río Magdalena 2</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo” se recomienda continuar con el liderazgo de las acciones realizadas para la liberación de espacio público del corredor de la Unidad Funcional 4, en cumplimiento de la Ley No. 1228 de 2008 y la definición de los impactos que ha traído la pandemia a causa del COVID-19.

3. Analizar el estado actual del proyecto Autopista Río Magdalena 2 en función de los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, como insumo respecto a la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar la materialización de los riesgos del proceso, tales como *retrasos en la ejecución de los proyectos, controversias contractuales, sobrecostos en la ejecución de los proyectos e insuficiencia de recursos para cubrir contingencias.*

9.3.2 Para la Interventoría

1. Con base en los impactos que ha traído la emergencia sanitaria, económica y social a causa del COVID-19, se recomienda analizar y establecer oportunamente las consecuencias de dichos impactos en la ejecución del plan de obras del Concesionario. Se considera que este análisis es fundamental para definir la procedencia de esquemas de apremio debido a los atrasos actuales en la construcción del proyecto.
2. Se recomienda generar las alertas correspondientes respecto al vencimiento de los certificados de calibración de equipos de topografía del concesionario y de ser el caso recurrir a los esquemas de apremio que se estipulan en el contrato de concesión N. 008 de 2014.
3. Se recomienda generar nuevas alertas ante la Entidad sobre la imposibilidad de verificación de las obligaciones del contrato de concesión en lo que se refiere a la suscripción de un contrato de construcción por parte del Concesionario, con el fin de que se analice oportunamente la procedencia de inicio de esquemas de apremio y/o sanciones por la situación de indisponibilidad por parte del Concesionario en la entrega de la documentación que acredita su cumplimiento contractual.
4. Se recomienda liderar acciones orientadas a que el Concesionario subsane las observaciones en cuanto al mantenimiento del corredor vial, asociadas a baches y obras de drenaje. Esto con el propósito de asegurar los principios de operación del contrato de concesión No. 008 de 2014.
5. Se recomienda realizar un mayor seguimiento y revisión a los controles de la Interventoría con relación a la gestión ambiental del Concesionario visto que se tienen procesos sancionatorios en curso con la Autoridad Ambiental y que las deficiencias en la gestión ambiental del Concesionario han sido alertadas previamente por parte de la Oficina de Control Interno.

6. Se recomienda analizar la procedencia de diseñar e implementar mecanismos que permitan realizar verificaciones de fondo a los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICAs que presenta al Concesionario a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
7. Se recomienda realizar la oportuna programación de las auditorías de seguridad vial a efectuar por la Interventoría, teniendo en cuenta que el plan de acción aprobado contempla la siguiente auditoría en la etapa de operación y de acuerdo con lo estipulado en el otrosí 8, esta etapa se verificará posteriormente a la finalización del contrato de interventoría.
8. Se recomienda liderar acciones para el cumplimiento por parte del Concesionario de las alertas evidenciadas respecto a las resistencias requeridas de los concretos en el puente sobre el río Magdalena o analizar la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio establecidas en el capítulo X de la parte general del contrato de concesión No. 008 de 2014.

Auditó:

Revisó:

Adriana Barrios Rodríguez

Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano

Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

10. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e Interventoría.
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 008 de 2014. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un Contrato de Concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, aforo y recaudo, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Unión Temporal Concesiones 4G, en virtud del contrato No. 024 de 2015, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

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

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

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

Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e interventoría.

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 008 DE 2014	HITO	FECHA
	Suscripción Contrato de Concesión	10 de diciembre de 2014
	Inicio Fase de Preconstrucción	14 de marzo de 2015
	Inicio Fase de Construcción	26 de abril de 2016
	Terminación Contrato de Concesión	En función del VPIP

Fuente: Contrato de Concesión No. 008 de 2014 y la correspondiente Acta de Inicio

AUTOPISTA RÍO MAGDALENA S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	ALEATICA S.A.S. (Antes - OHL CONCESIONES COLOMBIA S.A.S)	60%
	ALEATICA S.A (Antes - OHL CONCESIONES CHILE S.A.)	40%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en agosto de 2020.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 024 DE 2015	Nombre interventoría	Unión Temporal Concesiones 4G
	Representante legal	Mayron Vergel Armenta
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2013)	\$40,439,864,320
	Suscripción contrato	12 de febrero de 2015
	Suscripción acta de inicio	12 de marzo de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	84 meses

Fuente: Contrato de Interventoría No. 024 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA UNIÓN TEMPORAL CONCESIONES 4G	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
AFA Consultores y Constructores	55%
INCGROUP S.A.S	33%
TOP SUELOS INGENIERÍA S.A.S.	12%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en ANISCOPIO. Actualizada a 15 de octubre de 2020.

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

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

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	08/09/2020	14:00 – 15:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	25/09/2020	8:00 – 17:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	05/10/2020	8:00 – 13:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	26/10/2020	07:00
Reunión de cierre	04/11/2020	16:00 – 17:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del Contrato de Concesión No. 008 de 2014.

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

Plan de auditoría:

ACTIVIDAD DE AUDITORÍA	CRONOGRAMA																																						
	Aug-20										Sep-20										Oct-20																		
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Solicitud de información correspondiente a la auditoría.	█																																						
Notificación de la auditoría y remisión del Plan de Auditoría.																																							
Apertura de auditoría con la supervisión en plan de regularización.																																							
Entrevista con la supervisión.																																							
Análisis y revisión de información de la supervisión.																																							
Apertura de auditoría con la Interventoría, entrevista y recorrido al proyecto.																																							
Análisis y revisión de información de la interventoría.																																							
Socialización de conclusiones a las partes interesadas.																																							
Elaboración de informe de auditoría preliminar.																																							
Actividades de revisión.																																							
Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)																																							

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Unión Temporal Concesiones 4G**, 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. Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del Contrato de Concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
- 6. Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del Contrato de Concesión.

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

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

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

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

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

Componente Técnico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	SI	C
5	Plan de obras del concesionario (4G)	SI	C
6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	SI	BP
7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI	C
8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el Contrato de Concesión	NA	C
9	Realización de ensayos de laboratorio	SI	C
10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la Concesión	SI	C
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI	C
13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI	C
15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI	C
16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI	C
17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI	C
18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	SI	C
21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI	C
22	Seguimiento elementos de contención	SI	C
23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	SI	C
24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	SI	C
25	Permisos de ocupación temporal de vía	SI	C
26	Procedimientos de control de transporte de carga	SI	C
27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	SI	C
29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI	C
30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
31	Recorrido de la interventoría	NA	C

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

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

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

05 Componente Aforos y Recaudo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	SI	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI	C
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	SI	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	SI	C
6	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	SI	C
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	SI	C
8	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	NA	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	SI	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	SI	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI	C
13	Equipos de video interventoría	NO	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	NA	C

05 Componente Aforos y Recaudo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI	C

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

Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C
6	Análisis de indicadores sociales de la Concesión	SI	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C

Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	SI	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C
12	Página WEB de la Concesión y otros canales de comunicación	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP

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