

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020158713



Fecha: 17-12-2020

MEMORANDO

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**
Vicepresidente Ejecutivo**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 Autopista Conexión Pacífico 1.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de noviembre y diciembre de 2020, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1.

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 contestar cite:

Radicado ANI No.: **20201020158713**



Fecha: **17-12-2020**

MEMORANDO

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

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe archivo pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JORGE ELIECER RIVILLAS HERRERA Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) JULIAN ANDRES VARGAS GIRALDO Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Mary Alexandra Cuenca Noreña – Auditora técnica Oficina de Control Interno

Revisó:

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

Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1

2020

CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
1.1 Objetivo general.....	5
1.2 Objetivos específicos.....	5
2. ALCANCE	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1 Información de contratos.....	7
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	8
4.3 Descripción del proyecto.....	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	13
5.1 Estado del avance del Plan de Obras vigente.....	13
5.2 Acuerdos del Otrosí 4 al contrato de concesión No. 007 de 2014.....	16
5.2.1 Estudios y diseños de los tramos en los PR88+100 al PR900+000y entre los PR93+700 al PR95+000.....	16
5.2.2 Eliminación del Peaje Ancón Sur	17
5.3 Derrumbe en el PR59+600 y el PR60+000 sector denominado “Sinifaná”	21
5.4 Derrumbe en el PR60+050, sector denominado “Cocorollo”	27
5.5 Solicitud de solución de movilidad en el Sector denominado Paso Nivel por la ANLA.....	28
5.6 Falla del muro de contención en el PR57+340 denominado “Juancherito”.....	33
5.7 Repotenciación o reforzamiento del Puente Jose Maria Escobar.....	35
5.8 Afectaciones derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19.....	37
5.8.1 Afectación del Tráfico en el peaje de Amagá	37
5.8.2 Afectación financiera del proyecto en virtud del Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.	38

5.8.3	Conclusiones de las afectaciones derivadas de la presencia del COVID-19.....	40
5.9	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.....	42
5.9.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial	42
5.9.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	43
5.9.3	Reportes derivados de lo dispuesto en las circulares ANI	44
5.9.4	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	47
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	49
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	50
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	51
8.1.	Efectividad y avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	51
8.2.	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	56
8.3.	Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado y de la Superintendencia de Transporte.....	56
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	57
9.1	Conclusiones	57
9.2	No Conformidades	67
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	67
9.2.2	Para la Interventoría	67
9.3	Recomendaciones.....	68
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	68
9.3.2	Para la Interventoría	69

10. ANEXOS..... 71

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto..... 7

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto..... 8

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto..... 10

Tabla 4. Peajes del proyecto - Estructurado 11

Tabla 5. Unidades funcionales del proyecto..... 11

Tabla 6. Plan de obras no objetado en enero de 2019..... 14

Tabla 7. Avance Plan de Obras vigente a 15 de noviembre de 2020 - ANIscopio..... 15

Tabla 8. Relación de Actas por compensación a la no instalación del Peaje denominado Ancón Sur 20

Tabla 9. Tarifas temporales diferenciales para el peaje Amagá 24

Tabla 10. Actas de Compensación por tarifas diferenciales en el peaje de Amagá 25

Tabla 11. Análisis de tráfico mensual peaje Amagá 2019 / 2020 37

Tabla 12. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) 49

Tabla 13. Análisis de efectividad de PMI del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1..... 53

Tabla 14. Seguimiento a los hallazgos en término del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1..... 55

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de asociación público-privada - APP Autopista Conexión Pacífico 1, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

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

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio SERVINC-ETA, en el proyecto de concesión de modo carretero de Autopista Conexión Pacífico 1.

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

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y 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. 007 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la CONCESIONARIA VIAL DEL PACÍFICO (COVIPACIFO) S.A.S, a partir de mayo de 2019 hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva que permita analizar el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 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. 007 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y CONCESIONARIA VIAL DEL PACIFICO (COVIPACIFO) S.A.S, y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 160 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Consorcio SERVINC-ETA, y demás documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2019 (SEPG-F-030).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

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

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 007 de 2014 y de interventoría No. 160 de 2014, tal como: objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Concesionaria Vial del Pacífico SAS 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. No. contrato: 007 de 2014. Plazo: 25 años (Etapa preoperativa y operativa), en función de VPIP. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1585051</p>	6 otrosíes
Interventoría	<p>Consorcio SERVINC-ETA Objeto: Interventoría técnica, administrativa, legal, financiera, contable, ambiental, social y predial del contrato de concesión bajo el esquema de APP N° 007 de 2014 proyecto “Autopista Conexión Pacífico 1” No. Contrato: 160 de 2014 Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio suscrita el 7 de noviembre de 2014. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-15-2586037</p>	1 otrosí

Fuente: URLs SECOP I contratos de concesión y de interventoría

El contrato de concesión hace parte de la primera ola de los contratos de iniciativa pública de la cuarta generación de concesiones viales; se encuentra en la Fase de Construcción, que dio inicio en mayo de 2018, luego de la suscripción del otrosí 4 el cual resolvió una controversia generada por la imposibilidad del recibo de la infraestructura proveniente de contratos inconclusos del INVIAS.

El proyecto a la fecha cuenta con seis (6) modificaciones contractuales y su última modificación se dio en junio de 2020, con la suscripción del otrosí 6, cuyo objeto se asocia con las condiciones de cesión de los accionistas al 100% del Concesionario en el Contrato de Concesión.

Por otro lado, como se muestra en la tabla anterior, para el contrato de interventoría No. 160 de 2014, en diciembre de 2019 se ha suscrito un (1) otrosí donde se acordó adicionar un valor de \$1.030.460.319 del mes de referencia (Dic 2013) con iva incluido para realizar supervisión, control y seguimiento a las actividades que serán realizadas por el Concesionario de la siguiente manera: ajustes a diseños derivadas de la problemática presentada en el sector Paso Nivel, obras menores para la estabilización de la vía en el sector Cocorolló, elaboración de estudios y diseños de los tramos pendientes de financiación para la construcción de doble calzada entre los tramos PR88+100 al PR90+000 y entre los PR93+700 al PR95+00 incluida la intersección en Primavera, así como la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para estos mismos tramos.

En el anexo No. 2 se presenta información complementaria sobre las modificaciones contractuales suscritas a la fecha.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto **Autopista Conexión Pacífico 1** cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VEJ)
Jorge Eliecer Rivillas Herrera	Gerente de Proyecto	Equipos Técnicos (VEJ)
Julian Andres Vargas Giraldo	Líder de coordinación y seguimiento	
John Alexander Rey Cañon	Apoyo Técnico	
Manuel Andrés Castellanos	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VEJ)
Jorge Andrés Martínez Amaya	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Diana Marcela Carranza Torres	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Richard Andrés Ortiz Torres	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Arley Molano Sierra	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Álvaro Montealegre Martínez	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Sandra Milena Insuasty Osorio	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría.

4.3 Descripción del proyecto

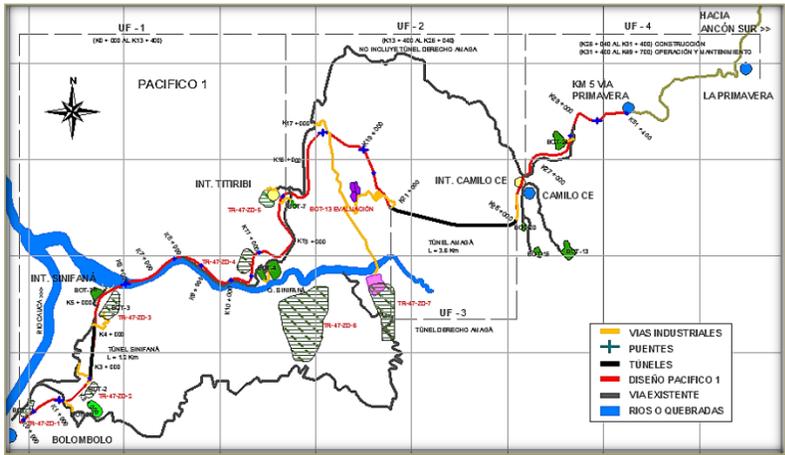
El proyecto carretero Autopista Conexión Pacífico 1 hace parte de la primera ola de las iniciativas públicas del programa 4G y representa una inversión de, aproximadamente, tres (3) billones de pesos. Su influencia se da en el departamento de Antioquia, contando con un componente urbano en la zona metropolitana de la ciudad de Medellín, a la altura de los municipios de La Estrella, Caldas, Amagá, Bolombolo, entre otras. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de 32.2 km de vía nueva en doble calzada, Bolombolo - Camilo C, sector "Cuatro Palos"; y la operación y mantenimiento de 18 km de vía de "Cuatro Palos" - Ancón Sur, para un total de 50.2 km de vía concesionada.

Este proyecto tendrá gran influencia en la reducción del tiempo en el recorrido entre Medellín y Cali, a ocho (8) horas, además será la integración de los proyectos de Autopista Conexión Pacífico 2 y Autopista al Mar 1, concesiones de la ANI que mejoran la movilidad en el suroccidente antioqueño.

El alcance del proyecto se consolida en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

DESCRIPCION	MONTO (COP)
CAPEX	\$ 2.559.274*
OPEX	\$ 1.030.135*
Inversión total	\$ 2.775.677*
Fase actual	Construcción
VPIP Contractual	\$ 1.117.897**
VPIP Generado	\$ 70.935***
% Cumplimiento VPIP	6.35%



El mapa muestra el trazado de la Autopista Conexión Pacífico 1 a través de varias unidades funcionales (UF-1 a UF-4). Se identifican puntos clave como INT. TITRIBI, INT. CAMILO CE, INT. SANIFANNA y TUNEL AMABA. El mapa también indica la presencia de vías industriales, puentes, túneles y ríos o quebradas. Una leyenda en la parte inferior derecha define los símbolos utilizados.

* Millones de pesos diciembre de 2019

** Pesos del mes de referencia, diciembre de 2012

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

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

Con base en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 007 de 2014, el proyecto se estructuró con dos (2) peajes, uno existente denominado Amagá y otra estación nueva denominada Ancón Sur, los cuales debían ser operados a cargo de la concesión a partir de la suscripción de acta de inicio del proyecto.

A continuación, la relación de los peajes mencionados:

Tabla 4. Peajes del proyecto - Estructurado

ESTACION	TIPO	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Amagá	Existente	UF4 Primavera – Camilo Ce	El peaje existente a la fecha de la suscripción del acta de inicio de concesión contaba con un contrato de administración por parte de INVIAS, por lo tanto, esta estación pasó a cargo del contrato de Concesión N. 007 de 2014 desde el 16 de abril de 2016.
Ancón Sur	Nuevo	UF4 Ancón Sur y Primavera	En virtud de solicitudes de distintos entes gubernamentales y de las comunidades del área de influencia del proyecto en relación con la no instalación del peaje, en el otrosí 4 se determinó no instalar la estación nueva de peaje Ancón Sur.

Fuente: Elaboración propia con base en la Parte General del Contrato de Concesión No. 007 de 2014 y del Otrosí 4.

No obstante, en virtud de los contratos predecesores de INVIAS en el corredor concesionado, la estación de peaje Amagá paso a cargo del contrato de concesión solo hasta el 16 de abril de 2016, así mismo, con relación a la construcción del peaje Ancón Sur se presentaron diferentes solicitudes de distintos entes gubernamentales y de las comunidades del área de influencia del proyecto en relación con la no instalación del peaje, es así, que en el 2018 mediante la suscripción del otrosí 4, las partes (Concesionario, Interventoría y ANI) acordaron no instalar este peaje y continuar con el desarrollo del proyecto con solo la estación de peaje existente denominada Amagá.

El proyecto cuenta con cuatro (4) unidades funcionales, cuya especificidad de intervención se describe de la siguiente manera:

Tabla 5. Unidades funcionales del proyecto.

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
UF 1	Bolombolo – K13+400	13.4	Construcción de doble calzada. Incluye túnel de

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
			Sinifaná e intersección de Sinifaná.
UF 2	K13+400 – Camilo Ce	13.0	Construcción de doble calzada, salvo túnel de Amagá. Incluye calzada izquierda del túnel de Amagá.
UF 3	Túnel de Amagá Calzada derecha	4.1	Construcción de la calzada derecha del túnel de Amagá
UF 4	Camilo Ce – Ancón Sur (incluye intersección Camilo Ce)	23.3	Construcción de doble calzada desde Camilo Ce – hacia Primavera y Operación y Mantenimiento desde ese punto hasta Ancón Sur (18km). Incluye intercambiador de Camilo Ce.

Fuente: Elaboración propia en virtud del Apéndice técnico 1 del Contrato de Concesión No.007 de 2014.

El alcance de las unidades funcionales 1, 2 y 3 comprenden la construcción de vía nueva en doble calzada y el túnel denominado Amaga; para la unidad funcional 4 se contemplaba la construcción de 5 km de doble calzada, sin embargo por dificultades en la entrega de las obras de INVÍAS en contratos predecesores en el sector de Camilo Ce – Ancón Sur, el Concesionario llevará a cabo los estudios y diseños así como la construcción de las obras tendientes a la terminación de algunos sitios que están pendientes y asumirá la operación completa del tramo. Lo anterior se acordó mediante la suscripción del otrosí 4, lo que permitió iniciar la Fase de construcción del proyecto, así mismo se eliminó la construcción del peaje Ancón Sur y se modificó los indicadores para la Etapa de Mantenimiento y Operación del corredor concesionado.

Es así como, a partir del 10 de mayo de 2018 se inició la Fase de Construcción del proyecto, a pesar de que las condiciones iniciales del contrato indicaban que esta fase debía iniciar en el año 2016; así mismo, en el desarrollo del proyecto se han presentado situaciones de derrumbes en diferentes puntos críticos como lo fue en el sector de Sinifaná en el PR 59+600, situación presentada en mayo

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

de 2019 que derivó a que se otorgaran tarifas diferenciales para el transporte público de pasajeros y transporte público y privado de carga de las categorías I y II con ocasión de la emergencia ocurrida hasta su superación y el otorgamiento de un Evento Eximente de Responsabilidad a favor del Concesionario.

También el derrumbe presentado en el sector de Cocorolló en el PR60+050, derivado de las obras inconclusas por el INVIAS; a la fecha ya se cuentan con estudios y diseños no objetados por parte de la Interventoría, sin embargo, no se ha iniciado las obras ya que el Concesionario se encuentra a la espera de la disponibilidad predial que se encuentra a cargo del INVIAS.

Otro punto crítico identificado en el corredor concesionado es en el sector de Juancherito, donde se identificó una falla en el muro de contención en el 2018, cuyas pólizas se encontraban vigentes por parte del INVIAS; no obstante, luego de gestionar la posibilidad de la afectación de las pólizas para la reparación del muro, en agosto de 2020 INVIAS manifiesta que no es posible la afectación de las pólizas, por lo tanto, las partes (Concesionario, Interventoría y ANI) se encuentran en estudio para la atención de este punto crítico.

No obstante, a las situaciones presentadas en el corredor concesionado, el Concesionario se encuentra adelantando sus actividades de obra según lo programado en el Plan de Obras. En el Capítulo 5, se abordarán temas específicos sobre el desarrollo del proyecto en virtud de la situación actual y el desarrollo del plan de obras.

Asimismo, se hace un diagnóstico del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la ANI respecto a la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, así como un análisis de los impactos en el proyecto con ocasión de la pandemia.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

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

5.1 Estado del avance del Plan de Obras vigente

El Acta de Inicio de la Concesión fue suscrita el 11 de noviembre de 2014, cuya duración estimada para la Fase de Preconstrucción era de Trescientos sesenta (360) días contados a partir del inicio de la Concesión, no obstante, de acuerdo al fallo del Tribunal de Arbitramento, derivado por la no entrega oportuna de los tramos a cargo del INVIAS a través del contrato de obra N. 541 de 2012 y N.

203 de 2008, esta fase del proyecto duró hasta mayo de 2018, cuando se suscribió el otro sí 4 donde se modificaron las condiciones precedentes para la firma del Acta de Inicio de la Fase de Construcción, cuya duración es de mil ochocientos (1.800) días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción (10 de mayo de 2018).

Con lo anterior el Concesionario presentó un Plan de Obras en diciembre de 2018, que fue No Objetado por parte de la Interventoría y que contempla la siguiente programación²:

Tabla 6. Plan de obras no objetado en enero de 2019

UF	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	DURACIÓN
1	10/05/2018	23/04/2021	1080 días
2	09/06/2018	13/04/2023	1800 días
3	09/06/2018	13/04/2023	1800 días
4	08/01/2019	20/12/2021	1080 días

Fuente: Informe de Interventoría del periodo de septiembre de 2020.

Sin embargo, a raíz de la emergencia sanitaria por el COVID-19, el 05 de octubre de 2020 la ANI formalizó un acuerdo elaborado con el acompañamiento de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, derivado de esta emergencia sanitaria, el cual fue suscrito con este Concesionario. Con este se acordó, en la sección tercera, el desplazamiento en el cronograma para el cumplimiento de las obligaciones afectadas sustancialmente de la siguiente manera:

***“PARÁGRAFO PRIMERO. DESCRIPCIÓN DEL PLAZO DE DESPLAZAMIENTO.** El periodo en el que se desplaza el cumplimiento de las obligaciones tiene dos componentes: (i) Periodo especial, entendido como el plazo en el que no fue posible cumplir con la obligación a cargo de los Concesionario y que, conforme a los acuerdos, recoge las afectaciones a los rendimientos actuales y futuros derivados directamente de los hechos y actos jurídicos acaecidos y conocidos al 30 de junio de 2020, el cual extiende por sesenta y ocho (68) Días Calendario comprendidos entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, ambas fechas inclusive; y (ii)*

² Plan de obras no objetado por parte de la Interventoría CO-COSE-0041-2019 del 11/01/2019

Periodo de Reinicio de Actividades, entendido de las obligaciones, que, en consecuencia, se extiende hasta el 30 de junio de 2020.”

Con base a lo anterior, el Concesionario planteó una actualización del Plan de Obras³, no obstante, se encuentra en revisión por parte de la Interventoría⁴.

En virtud del cronograma de ejecución del Plan de Obras vigente (no objetado en enero de 2019), según lo reportado en la plataforma de ANIscopio, a el **15 de noviembre de 2020** se debería tener un avance de **56.00%**, que contrastado con el ejecutado del **54.94%** presenta una desviación negativa del **1.06%**, sin embargo, este valor podría variar en virtud de la modificación al Plan de Obras que se viene realizando con ocasión del acuerdo citado.

A la fecha el avance de obra por unidades funcionales, con base en el Plan de Obras vigente (no objetado en enero de 2019), es el siguiente:

Tabla 7. Avance Plan de Obras vigente a 15 de noviembre de 2020 - ANIscopio

Unidad Funcional	Planeado (%)	Ejecutado (%)	desviación (%)
1	93%	65.97%	-27.03%
2	22%	45.66%	23.66%
3	33%	43.49%	10.49%
4	59%	60.5%	1.5%
Total	56%	54.94%	-1.06%

Fuente: Elaboración propia de la información suministrada del ANIscopio.

Lo anterior, muestra que el avance de las actividades de obra se encuentra según lo esperado y la ejecución actual no da lugar a que se alerte ninguna activación de riesgos contemplados del mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte de la Entidad.

Respecto al seguimiento y control que se gestiona desde la Interventoría, esta reporta mensualmente el avance de seguimiento de obras, así mismo, carga quincenalmente a la plataforma de ANIscopio los avances del plan de obras por unidad funcional. Por su parte, la Supervisión valida la información

³ Comunicación 04-01-20201009008767 (RA-COSE-1557-2020-VT) Actualización Plan de Obras.

⁴ Oficio de observaciones a la actualización del Plan de Obras Rad ANI 20204091059202 del 23/10/2020 y 20204091100942 del 04/11/2020.

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

contenida en los informes mensuales de Interventoría, así como los porcentajes de obra reportados en ANIScopio.

5.2 Acuerdos del Otrosí 4 al contrato de concesión No. 007 de 2014

A continuación, se exponen dos situaciones derivadas del otrosí No. 4 al contrato de concesión No. 007 de 2014 que se relacionan con riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* de la Entidad:

5.2.1 Estudios y diseños de los tramos en los PR88+100 al PR900+000 y entre los PR93+700 al PR95+000

Esta sección se desarrolla en virtud de las obligaciones pactadas el 10 de mayo de 2018 con la suscripción del Otrosí N. 4, donde se designó la forma de la entrega de los tramos pendientes de financiación para construcción de doble calzada entre los PR88+100 al PR900+000 y entre los PR93+700 al PR95+000, incluida la intersección a desnivel en Primavera, tramos heredados de INVIAS del contrato de obra N. 541 de 2012, cuyo objeto era *“Construcción de la segunda calzada del sector Primavera (PR95+000) – Camilo Ce (PR81+900) en el departamento de Antioquia (Incluye gestión social, predial y ambiental)”*; tramo correspondiente a la unidad funcional 4 del proyecto.

Con la modificación contractual se reguló el mecanismo para la entrega de dicha infraestructura heredada al Concesionario y se destinaron los recursos necesarios para la elaboración de los estudios y diseños y trámites ambientales para la intervención de estos tramos. Es por esto, que el 25 de julio de 2019 las Partes (Concesionario, Interventoría y ANI) proyectaron el acta de fijación de precios unitarios correspondiente a los *“Estudios de trazado y Diseño Geométrico y Estudios de Detalle para la construcción de los tramos comprendidos entre los PR88+100 al PR90+000 y PR93+700 al PR95+000, incluyendo la Intersección a desnivel en Primavera”* y *“elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para la construcción de los tramos comprendidos entre los PR88+100 al PR90+000 y PR9+700 al PR95+000, incluyendo la intersección a Desnivel en Primavera”*.

Posterior a esto, la Interventoría emitió mediante oficio con Rad ANI 20204090872402 del 11 de septiembre de 2020 la No Objeción del del Acta de Fijación de Precios Unitarios llamada *“COSTOS FIJADOS OBRAS PRIORITARIAS TRAMO ENTRE EL PR 90+000 Y EL 93+700 DE LA RN 6003”*.

Si bien ya hay un acta de fijación de precios proyectada y están acordados los términos de ésta con el Concesionario, se encuentra pendiente que la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad emita concepto de que efectivamente se cumple el procedimiento establecido en el otrosí N. 4 para proceder con la firma del Acta.

Una vez que se firme el Acta de fijación de precios para los estudios y diseños de las obras prioritarias para el tramo entre el PR90+000 y el PR93+700 de la RN 6003, el Concesionario procederá con la elaboración de estos estudios los cuales deberán ser No Objetados por la Interventoría, previo a la ejecución de las actividades de obras para estos tramos.

Lo anterior, es una situación que puede alertar una posible materialización del *R6. Sobrecostos en la ejecución de los proyectos* a causa de obras inconclusas heredadas del contrato de obra pública N. 541 de 2012 a cargo del INVIAS que generaron una modificación contractual mediante el otrosí 4, riesgo contemplado en el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*; como consecuencia de ello la Entidad ha contemplado la no entrega de obras en los tiempos establecidos, así como hallazgos de los entes de control, entre otras.

Para este caso, se evidenció que la gestión por parte de la Entidad refleja un **cumplimiento de los controles**⁵ establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030).

En ese sentido, es recomendable continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

5.2.2 Eliminación del Peaje Ancón Sur

Como se mencionó en el Capítulo 4.3 del presente informe, en la estructuración del proyecto se determinó la construcción de una nueva estación de peaje denominada Ancón Sur, así mismo, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución N. 0000892 del 11 de abril de 2014, emitió concepto previo favorable y vinculante al respecto, señalando las categorías vehiculares, así como las tarifas que el Concesionario cobraría a todos los usuarios en las estaciones de peaje Ancón Sur y Amagá.

En el literal a) de la sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión se estableció que una vez se entregara la infraestructura perteneciente a la Unidad Funcional 4, incluyendo los trayectos

⁵ Plan de aportes vigente, gestión de los colaboradores para la actualización del plan de aportes, Actas de las reuniones semanales de seguimiento al proyecto, aprobación de los informes mensuales de interventoría y la gestión de los colaboradores en las modificaciones contractuales.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

heredados de los contratos de obra a cargo del INVIAS (N. 203 de 2018 y 541 de 2012) se instalará la estación de peaje denominada Ancón Sur.

No obstante, En virtud de solicitudes de entes gubernamentales y de las comunidades del área de influencia del proyecto⁶, la ANI determinó la conveniencia de no instalar la estación nueva de peaje Ancón Sur.

Según lo dispuesto en el literal (c) de la Sección 13.3 de la Parte General del Contrato de Concesión N. 007 de 2014 “(...) los efectos desfavorables de que, por razones no imputables al concesionario, se haga imposible la instalación de las Estaciones de Peaje nuevas indicadas en el Apéndice Técnico 1, o en general, se haga imposible el recaudo de las Estaciones de Peaje. Lo anterior en la medida que la succión de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer los pagos, en las condiciones, plazos y montos previstos expresamente en la Sección 3.3 (g) de esta Parte General”

También los literales (f) de las Secciones 4.3 y 4.6 de la Parte General del Contrato, respectivamente establecen las principales obligaciones de la ANI durante la Fase de Preconstrucción y la Fase de Construcción, donde se incluye “(...) realizar los aportes que correspondan al Fondo de Contingencias en los términos y condiciones aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público”,

Por lo anterior, se modificó el alcance del Contrato de Concesión en el otrosí N. 4 de la siguiente manera:

“CLAUSULA SEXTA: Suprímase los literales (b), (c) y (h) de la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato y el literal (a) del numeral 3.6 del Apéndice Técnico 1 del Contrato, en tanto no habrá lugar a la instalación del peaje Ancón Sur.

CLAUSULA SÉPTIMA: El mecanismo de compensación económica derivado de la no instalación del peaje denominado Ancón Sur, será el que se establece a continuación:

- (i) Durante los primeros noventa (90) Días siguientes a la instalación del mecanismo de conteo, no se generará compensación alguna a cargo de la ANI – sin perjuicio de eventuales reconocimientos del VPIP, el DR8, DR13 y/o DR18, si es del caso – por la no instalación del peaje Ancón Sur.*
- (ii) Vencido el termino anterior, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor recaudo de peaje en los términos descritos a continuación:*

⁶ Comunicado de la ANI Rad 20163000183561 del 24 de junio de 2016.

- (iii) *La compensación será calculada para cada trimestre de ejecución del Contrato posterior al cumplimiento del término de noventa (90) Días, como el cien por ciento (100%) del valor que de haberse instalado el peaje, hubiera sido recaudado, teniendo en cuenta que el peaje Ancón Sur funcionaria de manera conjunta con la Estación de Peaje de Amagá operando de tal manera que el vehículo que hubiere pagado la tarifa en Ancón Sur solo debería pagar, en caso de pasar dentro del mismo día calendario, la diferencia de la tarifa prevista para la Estación de Peaje Amagá. Lo anterior, teniendo como referencia que la tarifa a ser pagada por cada vehículo corresponde a la suma de dos mil cien pesos (\$2.100) de diciembre de 2012.*
- (iv) *Para determinar la compensación que se hubiere producido de haberse instalado la Estación de Peaje, el Concesionario deberá instalar al vencimiento del término de cuarenta y cinco (45) Días contados a partir de la fecha de suscripción del otrosí N. 4 al Contrato de Concesión, en la ubicación que se indicada por la ANI en la Ruta 2509 entre primavera y Ancón Sur, a su entero costo y riesgo, un equipo de conteo de tráfico. El referido equipo de conteo deberá permitir la verificación de la placa de los vehículos que transitaron por el lugar de ubicación del equipo, de manera que sea posible cruzar dicha información con el registro de las placas de los vehículos que circulan por el peaje de Amagá. Para los anteriores efectos, se requerirá adicionalmente, la instalación de un equipo de contero de las mismas características, en el peaje de Amagá, en el mismo termino de cuarenta y cinco (45) Días previstamente referido. El Interventor verificará y certificará que el equipo de conteo de tráfico es adecuado para los fines previstos y que los conteos hechos corresponden a la realidad del tráfico de vehículos.*
- (v) *Del cálculo realizado de acuerdo con el numeral anterior, se dejará constancia en un acta suscrita dentro de los cinco (5) Días siguientes a la terminación del trimestre, tal y como se encuentra regulado en el contrato. En las mismas actas se dejará con stancia del valor a ser aportado por el Concesionario en los términos de la Clausula Decima Segunda del presente Otrosí.*
- (vi) *La compensación deberá ser consignada por la ANI en la Subcuenta Recaudo Peaje con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la subcuenta de recursos de Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, deberá incluirse en el presupuesto de la ANI los recursos necesarios previo los requisitos de Ley o de otras fuentes identificadas por la ANI. En cualquier caso, aplicaran los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta parte General. Estos*

plazos comenzarán a contar desde la suscripción del acta de cálculo trimestral o desde la solución de la controversia, de ser el caso. Estos recursos así aportados por la ANI, se tendrán en cuenta como parte del Recaudo de Peaje, para todos los efectos previstos en este Contrato, entre ellos – pero sin limitarse – para el cálculo de la Retribución, de la DR8, DR13, DR18 y del VPIPm.

- (vii) *En caso de existir diferencias entre las Partes en relación con los asuntos de que trata esta cláusula, éstas acudirán al Amigable Componedor para que resuelva la controversia. Las sumas que sean objeto de controversia serán trasladadas a la Subcuenta Recaudo de Peaje en los plazos previstos en esta cláusula.”*

En virtud de lo anterior, se han suscrito ocho (8) actas de compensación por la no instalación del peaje Ancón sur a partir del 23 de septiembre de 2019 y hasta septiembre de 2020 de la siguiente manera:

Tabla 8. Relación de Actas por compensación a la no instalación del Peaje denominado Ancón Sur

N°	PERIODO CALCULADO	VALOR PARA COMPENSAR	PROMEDIO TRIMESTRAL
1	23/09/2018 al 22/12/2018	\$2.268.882.200	\$ 2.219.709.638
2	23/12/2018 al 22/03/2019	\$2.389.820.500	
3	23/03/2019 al 22/06/2019	\$2.404.736.100	
4	23/06/2019 al 22/09/2019	\$2.515.063.500	
5	23/09/2019 al 22/12/2019	\$2.486.286.900	
6	23/12/2019 al 22/03/2020	\$2.497.877.900	

N°	PERIODO CALCULADO	VALOR PARA COMPENSAR	PROMEDIO TRIMESTRAL
7	23/03/2020 al 22/06/2020	\$1.218.182.000	
8	23/06/2020 al 22/09/2020	\$1.976.828.000	
TOTAL		\$17.757.677.100	

Fuente: Elaboración propia del Informe mensual de Interventoría del periodo de septiembre de 2020.

Según lo manifestado por parte de la Supervisión e Interventoría, para la elaboración de las Actas no se han presentado situaciones que adviertan controversias.

Sin embargo, lo anterior puede llegar a generar una alerta sobre una eventual materialización del R2 Insuficiencia de recursos para cubrir contingencias contemplado para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, a causa de la no instalación del peaje Ancón Sur ya que la ANI ha establecido que una de sus consecuencias hace referencia a los costos adicionales previstos en el desarrollo del proyecto que en este caso están siendo asumidos por la Entidad.

Se evidenció que la gestión por parte de la Entidad refleja un **cumplimiento de los controles** establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030)⁷; sin embargo, es recomendable continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

5.3 Derrumbe en el PR59+600 y el PR60+000 sector denominado “Sinifaná”

El 27 de mayo de 2019 a raíz de la ola invernal se presentó un derrumbe en el corredor concesionado en el sector del PR50 (Bolombolo hasta el PR82 (Camilo Cé)) de la ruta Nacional 6003, que afectó la operación de las unidades funcionales 1 y 2 del proyecto, cuya situación terminó comprometiendo la

⁷ Por ejemplo, se cuenta con un plan de aportes al fondo de pasivos contingentes realizados en la estructuración del proyecto que fue aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

estabilidad de la banca de la vía existente, así como intersecciones construidas por el Concesionario en ese sector. Adicionalmente, el 28 de mayo de 2019 en el sector de Sinifaná (PR 56+00 hasta el 62+00) RN 6003, se presentó una caída de material que generó un represamiento de material y una pérdida de banca de la calzada existente, como consecuencia de ello, se dio un cierre total del tramo hasta tanto se normalizaran las condiciones del sector.

Por lo anterior, el Concesionario mediante Rad ANI 20194090574802 del 05/06/2019 solicitó a la Entidad el reconocimiento de un presunto Evento Eximente de Responsabilidad (EER) debido a la ola invernal y al deslizamiento ocurrido el 28 de mayo de 2019 en el PR 59+600 y PR60+00 (Sinifaná).

A continuación, unas fotos del estado de la vía luego del derrumbe en Sinifaná:

Foto 1. Deslizamiento en Sinifaná a mayo de 2019	Foto 2 Sector de Sinifaná el 28 de mayo de 2019
 <p data-bbox="269 1192 760 1220">Fuente: Rad ANI 20194090574802 del 05/06/2019.</p>	 <p data-bbox="859 1220 1349 1247">Fuente: Rad ANI 20194090574802 del 05/06/2019.</p>
<p data-bbox="237 1283 792 1335">Afectación de la banca en el sector de Sinifaná por deslizamiento.</p>	<p data-bbox="826 1283 1382 1335">Cierre de la vía por derrumbe presentado el 28 de mayo de 2019.</p>

Posteriormente, la ANI mediante Rad ANI 2019-605-017234-1 del 06-06-2019 solicitó la ampliación de información aportada de cara al estudio de la procedencia de la solicitud del reconocimiento de un EER.

Dicha solicitud fue reiterada por el Concesionario mediante Rad ANI 20194090682262 de fecha 04/07/2019. La ANI mediante oficio con radicado ANI No.2019-500-036247-1 del 20/10/2019 remitió respuesta al Concesionario, en el cual se informa que no se acepta la ocurrencia de la situación informada, como un EER, teniendo en cuenta que no presentó informe de causa raíz del derrumbe.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

No obstante, el 19 de diciembre de 2019 mediante Rad ANI 20194091333702 el Concesionario presentó el informe de “Evaluación de las Causas de los Desplazamientos del Tramo 4 de la Concesión de la Autopista Conexión Pacífico, Colombia”, preparado por las firmas FTI Consulting y Geosyntec Consultants, en el que se concluyó que la situación estuvo por fuera del control del Concesionario.

Posteriormente, la Interventoría⁸ y la Supervisión⁹ durante el 2020 emitieron su concepto final, y el 28 de octubre de 2020 se firmó entre las partes el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades del tramo comprendido entre las abscisas de PR59+400 y PR60+00 de la Ruta Nacional 6003; en el caso de la doble calzada en construcción entre las abscisas K5+200 al K13+540 de la doble calzada, en el desarrollo del proyecto Autopista Concesión Pacífico 1.

Acordando lo siguiente:

***“TERCERO:** El Periodo Especial se extenderá desde la fecha de ocurrencia del Evento, 28 de mayo de 2019, hasta el 22 de noviembre de 2022, fecha en la cual se estima deben estar cumplidas las condiciones precedentes que permitan la ejecución de las obras y exista un acuerdo entre las Partes en cuanto a las condiciones técnicas, ambientales, prediales y presupuestales.*

***PARÁGRAFO:** Las Partes se comprometen a desplegar el accionar necesario y la debida diligencia requerida para efectos de cumplir con dichas condiciones, procurando no superar el termino establecido en literal (e) de la Sección 14.1 del Contrato de Concesión Parte General.*

***CUARTO:** Una vez superado el Periodo Especial, el Concesionario se compromete a reanudar y ejecutar las obras constructivas que sean definidas por las Partes, procurando que sea en un periodo igual al que tenía previsto para la terminación de las obras desde el momento de la afectación, siendo éste de 687 Días. En todo caso, como parte de los análisis que deberán hacer las Partes y la Interventoría, están los relacionados con el Plan de Obras ajustado, de*

⁸ Oficio de Concepto final de Interventoría con Rad ANI 20204090486042 del 03/06/2020, 20204090629232 del 14/07/2020, 20204090903162 del 18/09/2020.

⁹ Memorandos y concepto de áreas del equipo de apoyo a la Supervisión con Rad ANI 20205000074763 del 11/06/2020, 20206040083013 02/07/2020, 20205000101743 y No. 20205000115163 del 17/09/2020, 20206020115243 del 17/09/2020.

forma tal que se incorporen los tiempos que se requieren para el desarrollo de la solución definitiva.” (Subrayado fuera de texto)

Alternó al trámite de gestión para el otorgamiento del EER, mediante oficios Nos. 2019-500-028248-1 del 21 de agosto de 2019 y 2019-500-029632-1 del 2 de septiembre de 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura propuso tarifas diferenciales en las categorías I y II para el transporte público de pasajeros y transporte público y privado de carga en la estación de peaje denominada Amagá, de la Ruta Medellín-Bolombolo en los sentidos y origen, como medida de contingencia y mitigación de los impactos para el comercio, el turismo, el transporte de carga de insumos, alimentos, animales, pasajeros, desde Medellín hacia el Suroeste Antioqueño y el Departamento del Chocó. Para el peaje de Amagá se propuso establecer de manera temporal las siguientes tarifas diferenciales:

Tabla 9. Tarifas temporales diferenciales para el peaje Amagá

CATEGORIA	DESCRIPCIÓN	TARIFA PEAJE AMAGÁ
I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llantas sencilla	\$4.300
II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$4.700
Los valores indicados, incluyen el valor correspondiente al programa de Seguridad en Carreteras Nacionales - FOSEVI		

Fuente: Elaboración propia en virtud de la información de la Resolución 0004009 del 2 de septiembre de 2019 y Resolución 0004778 del 8 de octubre de 2020.

Estas tarifas, quedaron definidas mediante la Resolución 0004009 del 2 de septiembre de 2019 y la Resolución 0004778 del 8 de octubre de 2020; así mismo, se estableció que las tarifas diferenciales definidas temporalmente para este peaje se mantendrán hasta que el momento que se determine por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, para lo cual se solicitará de manera oportuna e inmediata por escrito al Ministerio de transporte, para que emita la resolución respectiva que termina el beneficio. Como se expone más adelante, la Entidad hizo la solicitud correspondiente en octubre de 2020 y se está a la espera del pronunciamiento del Ministerio de Transporte.

Como consecuencia de lo anterior, se han generado Actas de compensación por tarifas diferenciales en el peaje de Amagá de la siguiente manera:

Tabla 10. Actas de Compensación por tarifas diferenciales en el peaje de Amagá

N°	PERIODO CALCULADO	VALOR PARA COMPENSAR	PROMEDIO TRIMESTRAL
1	04/09/2019 al 3/12/2019	\$159.907.800	\$704.793.533
2	04/12/2019 al 03/03/2020	\$165.612.600	
3	04/03/2020 al 03/06/2020	\$1.788.860.200	
TOTAL		\$2.114.380.600	

Fuente: Elaboración propia en virtud del Informe mensual de Interventoría del periodo de septiembre de 2020.

Es importante resaltar que en el acta correspondiente del periodo del 4 de marzo de 2020 al 3 de junio de 2020 se incluyó el monto relacionado con la suspensión temporal del cobro de tarifas derivado de la emergencia sanitaria por COVID-19 en virtud de los Decretos 482 y 569 de 2020, donde se suspendió el cobro de tarifas de peaje a partir del 25 de marzo al 31 de mayo de 2020, que corresponde a un valor de mil seiscientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y ocho mil ochocientos doce pesos corrientes (\$1.699.448.812), antes de FOSEVI, que deberá ser compensado por la ANI a la Subcuenta de Recaudo de Peaje.

No obstante, las compensaciones derivadas del diferencial tarifario se han tramitado adecuadamente y a la fecha se gestiona lo correspondiente al periodo afectado por la emergencia sanitaria.

Con base en lo anterior, en el desarrollo de esta auditoria se evidenció que la Supervisión solicitó al Ministerio de Transporte que derogara las Resoluciones 4009 del 02 de septiembre y 4778 del 08 de octubre de 2019 y mediante oficio con Rad ANI 20205000320291 del 23 de octubre de 2020 la ANI estableció que de acuerdo con lo indicado y certificado por la Interventoría, actualmente se cumplen los principios de seguridad vial, así como los parámetros contenidos en los Apéndices Técnicos del contrato de concesión exigibles en materia de transitabilidad y seguridad; por lo tanto se puede inferir que, la vía Medellín - Bolombolo correspondiente a la Ruta Nacional 6003 está habilitada para transitar en condiciones de seguridad, en la medida que el Concesionario viene cumpliendo con las estipulaciones contractuales que le son exigibles en dicha materia.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Como se informó previamente, a la fecha se encuentra a la espera de que el Ministerio derogue y de por terminado el beneficio de estas tarifas diferenciales, ya que se presenta el paso vehicular con normalidad.

La situación anterior, puede alertar una activación de dos riesgos, el *R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, en virtud del deslizamiento presentado en el sector Sinifaná cuya consecuencia derivó la suscripción de un EER, así como el beneficio de tarifas diferenciales mediante las Resoluciones 4009 del 02 de septiembre y 4778 del 08 de octubre de 2019. Se identificó que los gastos que demanden las reparaciones, reconstrucciones o reposiciones de obras, bienes o equipos que hagan parte del Proyecto, correrán por cuenta y riesgo del Concesionario, para lo cual deberá contar con los seguros contra todo riesgo según lo establecido en el numeral 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión; así mismo, el Concesionario manifiesta que a la fecha no existen costos ociosos por mayor permanencia en obra, ni recursos del Concesionario ociosos en la medida que los mismos han podido ser utilizados para otras actividades, razón por la cual la ANI, a la fecha no queda obligada a efectuar ningún tipo de reconocimiento por este concepto, de acuerdo con lo regulado en la sección 14.2 (h) de la Parte General del Contrato de Concesión. En ese sentido, los actuales sobrecostos son asumidos por el Concesionario.

La Entidad ha identificado que las consecuencias para este caso podrían ser: la no entrega de las obras en los tiempos establecidos, así como hallazgos de entres de control, entre otros.

La alerta también se genera respecto al riesgo *R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos*, a causa del Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad del 28 de octubre de 2020, debido que los EER hacen parte de las causas definidas por la ANI para este riesgo. Las consecuencias identificadas por la ANI son: la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría; en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y los retrasos pueden extender la duración de una etapa en el proyecto.

No obstante, se evidenció un **cumplimiento de los controles** por parte de la Entidad, establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), es recomendable continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

Por último, en el desarrollo de esta auditoría, se identificó, que no se contemplan causas asociadas a movimientos de masas y/o deslizamientos significativos que pudiesen afectar el desarrollo esperado del proyecto dentro del mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

infraestructura de transporte, por lo cual, se recomienda a la Entidad analizar dichas situaciones, así como sus consecuencias y los impactos que estas generarían para el desarrollo de la misión de la Entidad.

5.4 Derrumbe en el PR60+050, sector denominado “Cocorollo”

Previo a la suscripción del acta de entrega de infraestructura del INVIAS a la ANI y de esta al Concesionario, en el tramo denominado Cocorolló, en el PR60+050, correspondiente a la unidad funcional 4, se presentaba un deslizamiento que restringía la movilidad a un solo carril. Las condiciones del sector afectado se mantuvieron con la entrega de infraestructura.

Debido a esta problemática la Superintendencia de Transporte solicitó a la ANI¹⁰ adoptar e implementar las medidas necesarias para la intervención requerida en Cocorolló, de la siguiente manera:

“La Superintendencia de Puertos y Transporte haciendo uso de la facultad de vigilancia, inspección y control sobre el servicio público de transporte y al derivado de la operación y administración de su infraestructura, comedidamente solicita adoptar las acciones e implementar los mecanismos para la pronta intervención del derrumbe y la adecuación de las obras de contención en el sitio COCOROLLÓ en el tramo primavera – ancón sur, las cuales vienen afectando la operación y la seguridad de la vía.

Dada la proximidad de la ocurrencia de los eventos enmarcados en la mencionada ola invernal y la conveniencia de proceder oportunamente, en aras de garantizar el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad contemplados en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 y la continuidad del servicio a que hacer referencia el artículo 3° de la Ley 80 de 1993.”

Por lo anterior, las partes (Concesionario, Interventoría y ANI) el 29 de junio de 2017 suscribieron el acta de fijación de precios correspondiente a la “elaboración de diseños requeridos para la intervención requerida en el talud denominado Cocorolló en el PR60+050 de la Ruta Nacional 2509.

Posterior a esto, el 08 de febrero de 2019, se suscribió el acta de fijación de los precios unitarios correspondiente a la Gestión Predial y Ambiental requerida para la intervención del talud de Cocorolló; finalmente el 04 de septiembre de 2019, las Partes suscribieron el acta de fijación de precios unitarios correspondientes a la “Ejecución de las obras de estabilización del Talud “Cocorollo”

¹⁰ Oficio por parte de la Superintendencia de Transporte Rad ANI 20174090577642 del 1 de junio de 2017.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

No obstante, a la fecha aún no se han realizado las actividades de obra en virtud de la falta de disponibilidad predial, que se encuentra a cargo del INVIAS, no obstante, según lo manifestado por la Supervisión, se espera que finalizando la vigencia del 2020 se cuente con la disponibilidad de los predios requeridos para estas actividades de obra y así iniciar su ejecución el 12 de enero de 2021, según lo proyectado.

Lo anterior, alerta una activación de dos riesgos, el *R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, a causa de las obras menores adicionales requeridas por la Superintendencia de Transporte, cuyas consecuencias podrían ser deterioro de la imagen reputacional, no entrega de obras en los tiempos establecidos, hallazgos de los entes de control, entre otros, lo que hace parte de las consecuencias identificadas por la Entidad para el riesgo comentado.

También se genera una alerta para el riesgo *R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos*, cuya consecuencia podría ocasionar la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría. Lo anterior debido a las demoras en la disponibilidad predial por parte del INVIAS, lo que no ha hecho posible el inicio de las obras a ejecutar en el sector, lo que, en dado caso pudiese representar mayores costos de Interventoría en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y los retrasos pueden dar lugar a que se extienda la etapa preoperativa.

Por otro lado, en el desarrollo de esta auditoría se evidenció que estas situaciones representan una transferencia de obligaciones adicionales en el contrato de concesión, a las inicialmente pactadas; sin embargo, estas situaciones no se contemplan como causas del riesgo *R9 Transferencia de obligaciones para la ANI del mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*. Al respecto, se recomienda a la Entidad, evaluar los posibles impactos y consecuencias que estas situaciones pudiesen ocasionar al cumplimiento de los objetivos misionales de la Entidad.

No obstante, como se ha comentado en secciones anteriores, se evidenció un **cumplimiento de los controles** por parte de la Entidad establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), se recomienda continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

5.5 Solicitud de solución de movilidad en el Sector denominado Paso Nivel por la ANLA

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), mediante la Resolución N. 0089 de 2018 “Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 510 del 13 de mayo de

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

2016” estableció en su artículo Vigésimo Primero, respecto del sector denominado Paso Nivel lo siguiente:

“ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO. La Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S., deberá presentar ante esta Autoridad y para aprobación, en un término máximo de tres meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, la alternativa de conexión vial que garantice la movilidad vehicular y peatonal de la comunidad residente y usuaria de la vía a la altura del sector de Paso Nivel del municipio de Amagá, asegurando como mínimo las siguientes condiciones:

1. *Minimizar el riesgo de accidentabilidad.*
2. *Evitar el Incremento de distancias y costos de desplazamiento para usuarios y residentes del área de influencia del proyecto,*
3. *Asegurar la conectividad y el tránsito directo en el sector: Paso Nivel – Km29+000 en los sentidos:*
 - a) *Carreteable Paso Nivel de Amaga hacia Medellín,*
 - b) *Carreteable Paso Nivel de Amaga hacia Bolombolo,*
 - c) *Desde Medellín a sector Paso Nivel costado izquierdo y derecho*
 - d) *Desde Bolombolo a sector Paso Nivel costado izquierdo y derecho.*

PARÁGRAFO. La alternativa identificada deberá ser concretada previamente con las autoridades locales, regionales y comunitarias del Área de Influencia del proyecto (...)”

En cumplimiento del lineamiento anterior, mediante Rad N. 2018090872-1-00 del 11 de julio de 2018 con previo acuerdo con la Autoridad Municipal, el Concesionario presentó a la ANLA la propuesta de la solución de movilidad para el sector Paso Nivel, correspondiente a la unidad funcional 4. Dicha solución consiste en la construcción de dos (2) retornos; uno en el sector de las Areneras y otro en el sector de Carcafp y un paso peatonal a desnivel (Box Culvert) en el sector de Paso Nivel.

Así mismo, el 25 de julio de 2019, las Partes (Concesionario, Interventoría y ANI), suscribieron el acta de fijación de precios unitarios correspondientes a los *“Estudios y Diseños para la incorporación de 2 retornos y un paso peatonal a desnivel, rehabilitación tramo de carretera existente entre Cacafé y Paso Nivel y actualización de estudios de detalle. Entrega de los volúmenes manual de Diseños Inviados “REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE CARRETERAS FASE III ABRIL DE 2011”: I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XIII, XVII y el diseño de la iluminación”*

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

El Concesionario Vial del Pacífico S.A.S. mediante comunicado Rad ANI No. 20204090265322 del 12 de marzo de 2020, solicitó que se declare un Evento Eximente de Responsabilidad – EER y manifiesta la presunta imposibilidad de ejecutar las actividades constructivas en los plazos establecidos en el Plan de Obras en la UF4, así: SECTOR DEL K27+750 AL K30+550; dado lo ordenado por lo ANLA de la siguiente manera:

“Por medio de la presente comunicación y en aplicación de lo dispuesto en la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 007 de 2014 (en adelante el “Contrato de Concesión” o el “Contrato”), en mi calidad de representante legal de la sociedad Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S. (en adelante el “Concesionario” o “Covipacífico”), me permito dar aviso sobre la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, derivado de la exigencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (en adelante la “ANLA”), contenida en la Resolución N° 00389 de 2018 del 16 de marzo de 2018 expedida por la ANLA, por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada al proyecto mediante la Resolución 510 del 13 de mayo de 2016, en virtud de la cual se ordenó al Concesionario la incorporación de una solución de movilidad en el Sector denominado Paso Nivel o Carcafé, que en la actualidad genera la imposibilidad de continuar ejecutando obras el tramo comprendido entre el K27+750 y el K30+550 de la UF 4 y la ejecución de la vía inferior de acceso a Paso Nivel.

(...)

(...) para el Concesionario es claro que se configuró un Evento Eximente de Responsabilidad en el caso que nos ocupa. Lo indicado, teniendo en consideración que la solución de movilidad ordenada por la ANLA constituye un hecho de un tercero por fuera del control razonable del Concesionario y que actualmente se tiene la certeza de que impacta la ejecución de las obras en los tramos referidos de la Unidad Funcional 4 del Proyecto, lo que genera la imposibilidad de continuar con las obras inicialmente previstas para estos tramos en los plazos acordados en el Plan de Obras del Contrato de Concesión.

Ello conduce a que sea necesario realizar las modificaciones correspondientes en la gestión ambiental y en la gestión predial. Adicionalmente, es necesario que las Partes suscriban los acuerdos correspondientes relativos a los precios unitarios de las obras que componen la solución de movilidad y que la ANI adelante las actividades presupuestales y modificaciones al Plan de Aportes del Fondo de Contingencias con el fin de poder acometer las referidas obras.

(...)

Así entonces, se tiene que, aun cuando las Partes han adoptado todos los esfuerzos razonables para impedir la parálisis de las obras en la UF 4, en este momento es claro que la orden

impartida por la ANLA es una situación que escapa al control del Concesionario y genera la necesidad de adelantar la ejecución de una serie de actividades a cuya materialización se sujeta la posibilidad de dar continuidad a las obras en el tramo afectado. Ello, por cuanto: (i) la modificación de Licencia Ambiental u obtención de Permisos Ambientales requeridos, (ii) la Gestión Predial, y (iii) el Plan de Aportes al Fondo de Contingencias son condiciones precedentes para que sea posible implementar la solución de movilidad y, en general, dar continuidad a la ejecución de las obras del tramo afectado, comprendido entre el K27+750 y el K30+550 y de la construcción de la vía inferior de acceso a paso nivel de la Unidad Funcional 4.

Por lo tanto, el Periodo Especial es aquel comprendido entre el momento en que la ANLA aprobó la solución de movilidad propuesta por el Concesionario y el momento en que acaezcan la totalidad de las condiciones antes descritas para poder dar continuidad a las obras. No obstante, considerando que para la fecha en la que ANLA aprobó la solución de movilidad no se había dado inicio a las actividades de construcción de la Unidad Funcional 4, el Concesionario considera que, en el caso particular, la fecha a partir de la cual debe contabilizarse el Período Especial es el 08 de enero de 2019, fecha de inicio de las Intervenciones de la UF 4.

(...)

Considerando las características de este evento en desarrollo, a la fecha no es práctico ni posible que Covipacífico se aventure a indicar el plazo estimado para que se supere la afectación, ni el plazo adicional que deberá ser empleado para el análisis e implementación de los acuerdos que contengan las soluciones que permitan proceder con la ejecución de las obras correspondientes a la Solución de Movilidad.

(...)

Teniendo en cuenta lo anterior, respetuosamente solicitamos que se declare la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad objeto del presente aviso, y adjuntamos para su consideración borrador de la declaratoria”

Finalmente, el 21 de agosto de 2020 las partes suscribieron el Acta de declaratoria de la ocurrencia de un Evento Eximente de responsabilidad y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades del tramo comprendido entre el k27+750 y el k30+550 y la construcción de la vía inferior de acceso a paso nivel de la unidad funcional 4.

Y se acuerda otorgarse un periodo adicional de la siguiente manera:

“SEGUNDO: Las Partes acuerdan que el Evento Eximente de Responsabilidad deberá otorgarse entre las abscisas K27+750 al K30+550 de la Unidad Funcional 4 y para la ejecución de la vía inferior de acceso a Paso Nivel. En relación con la duración del periodo especial, este se extendería hasta el momento en que acaezcan la totalidad de las condiciones ambientales, prediales, técnicas y presupuestales que permitan la continuidad de las obras en el tramo afectado y en todo caso un plazo máximo de 39.6 meses contados desde el 04 de marzo de 2019 (momento desde el cual según plan de obras debía iniciarse la construcción del tramo 13 que contiene el sector afectado), hasta el 21 de junio de 2022, inclusive.

En tal virtud, el Concesionario se compromete a desplegar el accionar necesario y la debida diligencia requerida para efectos de lo anterior, procurando no superar el termino establecido en literal (e) de la Sección 14.1 del Contrato de Concesión Parte General.

Por tanto, durante el término del Periodo Especial se entienden suspendidas las obligaciones de que tratan los literales b), e), f) y r) de la Sección 4.5 de la Parte General del Contrato asociadas al tramo comprendido entre el K27+750 y el K30+550, y a la construcción de la vía inferior de acceso a Paso Nivel de la Unidad Funcional 4.” (Subrayado fuera de texto)

Lo anterior puede generar una alerta de activación de dos riesgos, en primer lugar, con relación al R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, en virtud de las obras adicionales requeridas en el sector Paso Nivel por la autoridad ambiental ANLA. Como se ha mencionado, la Entidad ha identificado que una de las consecuencias de este riesgo el deterioro de la imagen reputacional, la no entrega de obras en los tiempos establecidos y hallazgos de los entes de control, entre otros.

La alerta también se genera respecto al riesgo R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos, a causa del Acta de declaratoria de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades del tramo comprendido entre el k27+750 y el k30+550 y la construcción de la vía inferior de acceso a Paso Nivel, para el cual la ANI ha identificado posibles consecuencias como lo son: sobrecostos en los proyectos, la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y los retrasos pueden dar lugar a que se extienda la etapa preoperativa.

No obstante, como se ha comentado en secciones anteriores, en la auditoría se evidenció un **cumplimiento de los controles** por parte de la Entidad establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), en lo que se refiere a los riesgos comentados, se recomienda continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

5.6 Falla del muro de contención en el PR57+340 denominado “Juancherito”

En marzo de 2018 el Concesionario identificó¹¹ un deslizamiento y asentamiento presentado en el muro de contención de la Ruta Nacional 2509, localizado en el costado izquierdo, calzada izquierda (en sentido del Abcisado), PR57+340, RN 2509 (abscisa K6+570 y K6+595 del proyecto del contrato INVIAS No. 203-2008), denominado Juancherito, correspondiente a la unidad funcional 4, muro que hizo parte de la entrega de infraestructura por el INVIAS en el 2017 y que cuenta con garantía vigente a cargo de esa Entidad.

Por lo anterior, la ANI solicitó¹² al INVIAS aplicar la garantía para que se atienda la falla identificada por el Concesionario, teniendo en cuenta lo estipulado en la Cláusula Séptima del Acta de Entrega de Infraestructura del 22 de marzo de 2017.

En agosto de 2020¹³ el INVIAS manifestó a la ANI haber realizado el trámite de aplicación de garantías respecto al muro de contención Juancherito, concluyendo que mediante Resolución No. 6673 del 9 de diciembre de 2019, la Oficina Asesora Jurídica concluyó que no fue posible afectar las garantías del contratista, aduciendo para el efecto duda probatoria, concluyendo, por lo tanto, en el archivo del mencionado proceso; así mismo el INVIAS solicitó a la ANI estudiar la posibilidad de realizar las obras de repotenciación del muro y/o construcción de uno nuevo a través del Concesionario COVIPACÍFICO, actual operador de la vía.

COVIPACÍFICO, mediante oficio de fecha 20 de agosto del 2020, radicado 04-01-20200820008383, expresó a la ANI que las intervenciones requeridas podrían adelantarse al tenor del artículo 19.1 de la parte general del contrato de concesión, toda vez que la solicitud provenía del INVIAS.

Señaló además el Concesionario con la comunicación precitada que *“una vez suscrita el acta que permita elaborar los diseños, estos serían remitidos a la entidad a la mayor brevedad, de manera que puedan adelantarse las obras que de allí resulten, haciendo uso de igual manera del mecanismo*

¹¹ Comunicación del concesionario N. 2018-409-026137-2) de fecha 14 de marzo del 2018.

¹² Oficio con Rad ANI 2018-500-010116-1 del 09 de abril de 2018.

¹³ Oficio DT- 29531 de fecha 12 de agosto del 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

contractual contemplado en la Sección 19.1 Obras menores no previstas, previa la suscripción del acta de fijación de precios correspondiente”.

Es así como en septiembre de 2020¹⁴, la Interventoría emite su concepto favorable con relación a la validación de los valores propuestos por el Concesionario y los demás términos contenidos en el acta de fijación de precios remitida por el Concesionario en el contexto de los estudios y diseños y las obras de estabilización del muro Juancherito.

Con ocasión de lo anterior, mediante memorando con Rad ANI 20201010131823 del 26 de octubre de 2020, la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad emite su concepto sobre viabilidad de aplicar la Sección 19.1 de la Parte General del Contrato de Concesión a la ejecución de los Estudios y Diseños y las obras de contención del muro ubicado en el PR57+340 (sitio denominado “Juancherito”), y determina que la ejecución de los estudios y diseños, así como las obras de contención en el sitio denominado Juancherito, solicitadas por el INVIAS, cumplen con las condiciones establecidas en el numeral 19.1 “Obras Menores no previstas, solicitadas por Autoridades Gubernamentales o por comunidades”, para ser consideradas como tal.

Por lo anterior, a la fecha el Concesionario se encuentra trabajando en los estudios y diseños para la repotenciación o reforzamiento del muro denominado Juancherito, los cuales serán reconocidos al Concesionario desde la Subcuenta de Obras Menores.

La situación anterior, puede alertar una activación del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, en primer lugar, el R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, a causa de la falla del muro de contención “Juancherito” (obra heredada del INVIAS) y la solicitud de atención de esta por parte de INVIAS, el cual se cataloga como obras menores no contempladas. Como consecuencia de esto, se puede presentar deterioro de la imagen reputacional, la no entrega de obras en los tiempos establecidos y hallazgos de entes de control, entre otros, que son consecuencias identificadas por la Entidad para dicho riesgo.

No obstante, como se ha comentado en secciones anteriores, en la auditoría se evidenció **cumplimiento de los controles** por parte de la Entidad establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), en lo que se refiere al riesgo aquí comentado, es recomendable continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

¹⁴Concepto favorable de la Interventoría con Rad ANI 20204090894302 del 16/09/2020

5.7 Repotenciación o reforzamiento del Puente Jose Maria Escobar

Dentro del alcance del Contrato de Concesión N. 07 de 2014 en el numeral “3.5 de Acta de Entrega de la Infraestructura”, parte especial, literal b, indica que: “(...) dentro de la infraestructura programada para ser recibida por el Concesionario al inicio del Contrato se encuentran las siguientes vías:

CÓDIGO DE VÍA	ORIGEN	DESTINO
6003	Bolombolo PR48	Camilo Cé PR82
6003 y 2509	Ancón Sur PR64 (Ruta 2509)	Camilo Cé PR82 (Ruta 6003)

En el tramo descrito en la tabla anterior, se encuentra incluido el puente denominado Jose Maria Escobar, ubicado en el corregimiento de Bolombolo y localizado entre el PR49+160 y el PR49+390 de la Ruta Nacional 6003, el cual se encuentra en un alto grado de deterioro, dado que esta infraestructura, fue construida en los años 1953 y 1954, por lo cual se encuentra en operación desde hace más de 60 años, lo que ha ocasionado que muestre signos importantes de deterioro.

Por tal razón, se tramitó ante el INVIAS la resolución de restricción de paso de vehículos categoría III en adelante; la restricción inició el 12 de diciembre de 2016 con expedición de la Resolución 08792 de 12 de diciembre 2016 y actualmente se encuentra vigente mediante la Resolución 01043 de 29 abril 2020.

Es así como, desde noviembre de 2018, se requirió al Concesionario presentar el plan de trabajo para la realización de las intervenciones que requiere el puente Jose Maria Escobar; no obstante, el Concesionario manifestó que las intervenciones que requiere el puente son de carácter de una repotenciación, que según el Concesionario debe ser reconocido como obras menores¹⁵.

Respecto a la posición de la ANI, mediante Rad ANI 20195000156891 del 21/05/2019, la Entidad manifestó al Concesionario que conforme lo establecido por la Vicepresidencia de Estructuración las actividades que se deben ejecutar están dentro del alcance contractual, en tal sentido no procede el reconocimiento de obras menores para este caso; adicionalmente se reitera la posición de la ANI de

¹⁵ Oficio del Concesionario N. 201940950075392 del 24/01/2019

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

que las actividades sobre el puente deben ser ejecutadas por el Concesionario a su costo y riesgo y con la mayor brevedad posible.

Con lo anterior, se aprueba¹⁶ un periodo de cura y la Interventoría solicita al Concesionario manifestarse en un periodo de cinco (5) días hábiles.

Finalmente, el Concesionario mediante oficio con Rad ANI 20194090742312 del 18 de julio de 2019 da respuesta al periodo de cura, presentando el plan de trabajo correspondiente y reiterando su posición de desacuerdo respecto al alcance contractual y advierte que para las intervenciones requiere el cierre total del puente por un periodo de 6 meses aproximadamente, por lo que recomienda que no se haga en ese momento ya que no existe ruta alterna que permita la comunicación de Medellín con el Suroeste Antioqueño y el Choco. Adicionalmente solicita que sea entregado por la ANI el predio del estribo del puente que se ubica en la margen derecha del Río Cauca libre de invasiones.

En esta auditoría, se identificó que el Concesionario aún no inicia con las actividades necesarias para repotenciar el puente y en virtud de las diferentes posiciones de las partes, la Vicepresidencia Ejecutiva¹⁷ solicitó a la Vicepresidencia Jurídica, el concepto sobre el alcance contractual del Puente Jose Maria Escobar (Bolombolo) ubicado en el PR49+160 y el PR49+390 de la Ruta Nacional 6003 del Proyecto, la cual a la fecha se encuentra en trámite.

En ese orden de ideas, esta situación puede alertar una activación de dos riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*. En primer lugar, se tiene el *R7 Controversias Contractuales*, a causa de la diferencia en la interpretación del contrato y un posible incumplimiento contractual por parte del Concesionario con la no intervención del puente Jose Maria Escobar. La Entidad ha identificado que hacen parte de las consecuencias de ese riesgo la no entrega de las obras en el tiempo establecidos y/o posibles Amigables Compondores y Tribunales de Arbitramento.

En segundo lugar, se tiene el *R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos*, a causa de un presunto incumplimiento contractual por parte del Concesionario y/o una inadecuada interpretación del contrato de Concesión, cuya consecuencia podría ocasionar la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría, en virtud de

¹⁶ Mediante oficio Rad ANI 20195000197111 20/06/2020

¹⁷ Solicitudes de concepto a la Vicepresidencia Jurídica Rad ANI 20205000107403 del 01/09/2020 y 20205000134173 del 29/10/2020

que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y los retrasos en pueden dar lugar a que se extienda la etapa preoperativa.

No obstante, se evidenció un **cumplimiento de los controles** por parte de la Entidad establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), en lo que se refiere a los riesgos aquí comentados, es recomendable continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

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

En virtud de la pandemia a causa del COVID – 19 que ocasionó la emergencia sanitaria declarada a través del Decreto 457 de 2020 “*mediante el cual se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo Obligatorio de 19 días en todo el territorio colombiano, que regirá a partir de las cero horas del miércoles 25 de marzo, hasta las cero horas del lunes 13 de abril, en el marco de la emergencia sanitaria por causa de la pandemia del coronavirus COVID-19*”, se hizo efectiva la norma que limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional. Así mismo, se derivaron una serie de medidas como el Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020, cuyos impactos se han visto reflejados en el tráfico y recaudo del proyecto, según se expone enseguida:

5.8.1 Afectación del Tráfico en el peaje de Amagá

Con base en el histórico de tráfico mensual de Amagá de Interventoría, se analizó el año 2019 versus el 2020, de marzo a septiembre para determinar posibles afectaciones del tráfico en el proyecto a raíz del COVID-19:

Tabla 11. Análisis de tráfico mensual peaje Amagá 2019 / 2020

MES	TRÁFICO 2019	TRÁFICO 2020	2019 / 2020
Marzo	220.579	147.635	-72.944
Abril	221.068	59.612	-161.456
Mayo	206.923	109.967	-96.956
Junio	208.601	132.763	-75.838

MES	TRÁFICO 2019	TRÁFICO 2020	2019 / 2020
Julio	208.542	142.459	-66.083
Agosto	213.476	154.995	-58.481
Septiembre	195.496	218.116	22.620

Fuente: Elaboración propia en virtud de los datos tomados del Informe Mensual de Interventoría del periodo de septiembre de 2020.

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 27% y 73%; no obstante, se identificó que para el mes de septiembre hubo un incremento significativo del tráfico por encima del 12% a comparación del año pasado para este mismo periodo. Esto evidencia un panorama positivo para la recuperación del tráfico en el Peaje Amagá.

5.8.2 Afectación financiera del proyecto en virtud del Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.

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

Como consecuencia de esto, se suspendió el cobro en las estaciones de peaje de Amagá del 26 de marzo hasta el 31 de mayo, ocasionando las siguientes consecuencias económicas en el contrato:

- Mil seiscientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y ocho mil ochocientos doce pesos corrientes (**\$1.699.448.812**), antes de FOSEVI, que deberá ser compensado por la ANI a la Subcuenta de Recaudo de Peaje.
- Cincuenta y siete millones trescientos cuarenta y un mil doscientos ochenta y ocho pesos corrientes (\$57.341.288), correspondiente exclusivamente al FOSEVI. Es importante resaltar que esta parte de la tarifa si bien no debe ser compensada al Concesionario, hace parte del recaudo y posteriormente se traslada a la subcuenta indicada por el INVIAS. En este sentido, si este valor tuviera que ser trasladado, deberá hacerlo la ANI directamente al INVIAS o

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

consignado en la Subcuenta de Recaudo de Peaje, para posteriormente ser trasladada al INVIAS.

Lo anterior, fue calculado por el Concesionario y expuesto a la Entidad mediante el Acta de Cálculo de la Afectación a la Estructura Tarifaria de la Estación de Peaje Amagá N° 03¹⁸, actas generadas según lo dispuesto en la sección 3.3 (i) de la Parte General del Contrato de Concesión N. 07 de 2014, citado a continuación:

“(i) Si el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas de Peaje decide i) modificar dichas tarifas, ii) crear exenciones o tarifas especiales para ciertos usuarios, o iii) de cualquier otra forma afectar la estructura tarifaria que se desprende de la Resolución de Peaje, se aplicarán las siguientes reglas:

- (i) *Para cada trimestre de ejecución del Contrato se deberá calcular, entre el Interventor, el Supervisor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peaje que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura tarifaria (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peaje y el Recaudo de Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se dejará constancia en una acta suscrita dentro de los cinco (5) Días siguientes a la terminación de dicho trimestre. En caso de existir diferencias entre las Partes, éstas acudirán al Amigable Compondedor para que resuelva la controversia.*
- (ii) *El valor resultante derivado del menor Recaudo de Peaje deberá ser consignado por la ANI en la Subcuenta Recaudo Peaje con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, deberá incluirse en el presupuesto de ANI los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General. Estos plazos comenzarán a contar desde la suscripción*

¹⁸ Oficio con Rad ANI 20204090500732 del 08/06/2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

del acta de cálculo trimestral o desde la solución de la controversia, de ser el caso.” (Subrayado fuera de texto)

Hasta el momento la ANI no ha hecho efectivo el pago al Concesionario por la suspensión del cobro de tarifas para el periodo del 26 de marzo al 31 de mayo de 2020.

No obstante, el 5 de octubre de 2020 la ANI formalizó 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”, que fue suscrito por el Concesionario.

Dicho acuerdo 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. Es decir que continúa pendiente lo relacionado con menores ingresos por disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje, entre otros aspectos.

A la fecha, las partes se encuentran trabajando para la conciliación y compensación de esta situación originada por la emergencia sanitaria a raíz del COVID-19.

5.8.3 Conclusiones de las afectaciones derivadas de la presencia del COVID-19

- La variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 27% y 73%; no obstante, se identificó que para el mes de septiembre hubo un incremento significativo del tráfico por encima del 12%, en comparación del año pasado para este mismo periodo en el peaje Amagá.
- En la sección 3.3 (i) de la Parte General del Contrato de Concesión N. 07 de 2014 señala “(i) Si el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas de Peaje decide i) modificar dichas tarifas, ii) crear exenciones o tarifas especiales para ciertos usuarios, o iii) de cualquier otra forma afectar la estructura tarifaria que se desprende de la Resolución de Peaje, se aplicarán las siguientes reglas:

(iii) Para cada trimestre de ejecución del Contrato se deberá calcular, entre el Interventor, el Supervisor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peaje que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura tarifaria (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peaje y el Recaudo de

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se dejará constancia en una acta suscrita dentro de los cinco (5) Días siguientes a la terminación de dicho trimestre. En caso de existir diferencias entre las Partes, éstas acudirán al Amigable Componentor para que resuelva la controversia.

- (iv) *El valor resultante derivado del menor Recaudo de Peaje deberá ser consignado por la ANI en la Subcuenta Recaudo Peaje con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, deberá incluirse en el presupuesto de ANI los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General. Estos plazos comenzarán a contar desde la suscripción del acta de cálculo trimestral o desde la solución de la controversia, de ser el caso.” (Subrayado fuera de texto)*

Con base en lo anterior, el Concesionario ha expuesto a la Entidad mediante el Acta de Cálculo de la Afectación a la Estructura Tarifaria de la Estación de Peaje Amagá N° 03¹⁹, que la afectación por el no cobro de tarifas de peaje en la estación de Amagá para el periodo del 26 de marzo a 31 de mayo de 2020 se eleva a **(\$1.699.448.812)**, antes de FOSEVI.

- El 5 de octubre de 2020 la ANI formalizó 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”, que fue suscrito por el Concesionario. Dicho acuerdo indica que se continúa trabajando en soluciones a las posibles afectaciones de la pandemia en lo que tiene que ver con disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje, entre otros aspectos.

¹⁹ Oficio con Rad ANI 20204090500732 del 08/06/2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se tomó como referente lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 498 del 13 de abril de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, pues en estos documentos se establecen medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19, así:

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

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

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

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó un protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular conjunta N. 03 del 08 de abril de 2020, expedidas por los Ministerios de Salud y Protección Social, de Trabajo y de Transporte mediante oficio con Rad ANI Rad ANI 20204090345122 del 15 de abril de 2020.

Posteriormente la Interventoría por medio del oficio con Rad ANI 20204090353482 del 17 de abril de 2020 remitió concepto de No Objeción a dicho plan, el cual contiene el protocolo de bioseguridad, según Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 (Circular N. 20201000000164 del 8 de abril 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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

2020 de la ANI) emitida por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

Con respecto al protocolo de bioseguridad para COVID-19 de la Interventoría Consorcio SERVINC-ETA, se evidenció que ésta allegó mediante el informe mensual de Interventoría del periodo de abril de 2020 la segunda versión del Protocolo de Prevención frente al (COVID-19).²⁰

5.9.2 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.

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

²⁰ Informe Mensual de Interventoría N. 66 con Rad ANI 20204090416612 del 12/05/2020.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

comunicación que será requisito indispensable para la reactivación de las intervenciones y que hará obligatorio el Plan de Reactivación de Obras.”

En virtud de lo anterior, el Concesionario mediante Rad ANI. 20204090345872 del 15/04/2020 allegó el Plan de Reactivación de Obras, el cual posteriormente fue No Objetado por parte de la Interventoría mediante Rad ANI. 20204090350042 del 16/04/2020, con lo anterior se evidencia el cumplimiento de los lineamientos dispuestos en la Resolución No. 498.

5.9.3 Reportes derivados de lo dispuesto en las circulares ANI

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

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto entregó,²¹ los informes diarios de la siguiente manera:

- Reportes diarios por parte del Concesionario a partir del 12 de marzo de 2020 y hasta el mes de abril de 2020.
- Se evidenciaron los reportes diarios en formato de Excel a partir del 23 de marzo de 2020 al 29 de marzo de 2020 por parte de la Interventoría.

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, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que la Interventoría no estaba dando cumplimiento a este lineamiento, por lo que se recomendó en la entrevista de auditoría que se implementara la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y de Transporte, es así

²¹ Documentación 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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

que el 30 de noviembre de 2020, la Interventoría allegó evidencia de que se incluyó en la página web²² un link de acceso denominado “COVID-19” donde se cargaron diferentes imágenes con campañas para la prevención de la propagación del COVID-19.

Por otra parte, en la página web del Concesionario²³ se encuentra información en referencia a las campañas y al seguimiento del COVID-19 en el proyecto.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció “(...) medidas de bioseguridad aplicable en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”. A través de esta Circular se solicitó a las Interventorías realizar estricto control y seguimiento a cada una de ellas, para lo cual deben remitir a la Agencia Nacional de Infraestructura un informe semanal de seguimiento, usando para ello la matriz de seguimiento que se anexa a la Circular, formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

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

- Reportes semanales correspondientes al mes de julio de 2020 realizados por parte del Concesionario con el formato GCSP-F-292.
- Reportes semanales correspondientes al mes de julio de 2020 realizados por parte de la Interventoría con el formato GCSP-F-292.

Lo anterior, permitió evidenciar un cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular 20201000000164 del 8 de abril de 2020.

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

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

²² Página web de la Interventoría: <http://www.servinc-eta.com.co/>

²³ Página web del Concesionario: <http://www.covipacifico.co/>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Esta herramienta también permitirá el reporte de situaciones relevantes, y la generación de reportes de manera más expedita y organizada.

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

Según lo anterior, en el desarrollo de esta auditoría, se verificó que la Interventoría estuviera reportando en la Plataforma de Aniscopio en el módulo “Reporte Covid-19”; así mismo se evidenció que en la ejecución de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de “Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”, reglada en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual (GCSP-M-002), semanalmente la Supervisión hace seguimiento al reporte y publicación por parte de la Interventoría del proyecto en el módulo “Reporte Covid-19”.

Lo anterior garantiza el aseguramiento de la calidad de la información que hace parte de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*²⁴; así mismo, al implementarse este control, se garantiza que se disminuya la probabilidad de ocurrencia de la “Transmisión de información incompleta o errada” que es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”²⁵

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

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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

- Se evidenció que la Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S ha diseñado y ejecutado un Protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular conjunta N. 03 del 08 de abril de 2020 que busca asegurar las obras y la operación y mantenimiento que se presentan en el corredor vial Autopista Conexión Pacífico 1, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.
- Con respecto al protocolo de bioseguridad para COVID-19 de la Interventoría Consorcio SERVINC-ETA, se evidenció que esta allegó a la Entidad, mediante el informe mensual de Interventoría del periodo de abril de 2020, la segunda versión del Protocolo de Prevención frente al (COVID-19).²⁶
- Se validó que el Concesionario implementó un Plan de Reactivación de Obras, allegado mediante Rad ANI. 20204090345872 del 15/04/2020, el que fue verificado por el equipo de Interventoría.
- Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el Concesionario y la Interventoría cumplieron con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- Se encontró que según lo reglado en la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 los informes semanales en el formato GCSP-F-292 son presentados por parte del Concesionario, como por parte de la Interventoría lo que demostró un cumplimiento de lo dispuesto en la Circular.
- Se evidenció que el Concesionario da cumplimiento de lo establecido en la la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos)”*.

²⁶ Informe Mensual de Interventoría N. 66 con Rad ANI 20204090416612 del 12/05/2020.

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

- En el desarrollo de la auditoria se evidenció que la Interventoría no estaba dando cumplimiento al lineamiento asociado a reportar en la página web sobre las medidas para prevenir y evitar la propagación del COVID-19, por lo que se recomendó en la entrevista de auditoria que se implementara la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y de Transporte; es así que el 30 de noviembre de 2020, la Interventoría allegó evidencia de que se incluyó en la página web un link de acceso denominado “COVID-19” donde se cargaron diferentes imágenes con campañas para la prevención de la propagación del COVID-19.
- Se evidenció que la Interventoría diligenció la Plataforma ANIscopio en el módulo “Reportar Covid-19”, en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad; así mismo, se evidenció que en la ejecución de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”, reglada en el manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, semanalmente la Supervisión hace seguimiento al reporte y publicación por parte de la Interventoría del proyecto en el módulo “Reporte Covid-19”.*
- El seguimiento semanal que hace la Supervisión en el reporte y la publicación en el módulo “Reporte Covid-19” es un control que asegura la calidad de la información que reporta la Interventoría en ANISCOPIO, lo cual es un principio definido en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*²⁷; así mismo, al implementarse este control, se garantiza que se disminuya la probabilidad de ocurrencia de la *“Transmisión de información incompleta o errada”* que es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”*²⁸

²⁷ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

²⁸ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

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

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

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	11
02	Gestión Técnica	26	26
03	Gestión Financiera	23	23
04	Gestión Jurídica	12	12
05	Gestión de aforos y recaudo	15	15
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	13	13
08	Gestión Predial	13	12

En términos generales, en la revisión de documentación allegada para la verificación de la MED, se evidenció un cumplimiento parcial de las obligaciones contractuales de la Interventoría, con relación al seguimiento del cercado **con las especificaciones descritas en el Manual INVIAS** del corredor concesionado, lo cual da lugar a la formulación de una No Conformidad en la sección 9.2.2.

La no conformidad evidenciada se asocia a incumplimientos contractuales e incumplimientos al manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, causa identificada dentro de la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte para el riesgo de *R5. Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las*

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_risgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

obligaciones contractuales. Por lo que se recomienda a la Entidad evaluar la aplicación, suficiencia y eficacia de los controles establecidos para la gestión de ese riesgo.

El detalle de los criterios evaluados con la MED noviembre - diciembre de 2020 se puede consultar en el anexo 4. Asimismo, a partir de los resultados de la aplicación de la MED, se formulan recomendaciones en la sección 9.3.2 del presente informe.

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con la función de la Supervisión a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 “*Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)*”, en el Decreto 1745 de 2013 “*Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura*”, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), 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*”, y en la Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2019 (SEPG-F-030), se evidenció **cumplimiento parcial de las funciones** del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto **Autopista Conexión Pacífico 1**, por lo cual se evidencia una no conformidad con relación al análisis de la procedencia de aceptación de solicitudes de EER.

Así mismo, en el desarrollo de la auditoría, se evidenciaron diferencias en la información presentada en informes mensuales de interventoría con relación a las Actas de Compensación por la no instalación del peaje Ancón Sur, lo cual se manifestó en su momento a la Supervisión, por lo que, mediante correo electrónico del 01/12/2020, esta última solicitó a la Interventoría que se realizara la corrección pertinente. Por esto, se recomienda a la Supervisión asegurar un control adecuado y oportuno al seguimiento de la calidad de la información que se registra con relación en los informes mensuales de Interventoría, ya que, pese a que estos documentos no estén publicados en la página web o en el secop, son de dominio público, pues pueden ser solicitados por cualquier ciudadano. Lo anterior en virtud del principio de calidad de la información según lo reglado en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones.*

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

En el Capítulo 9.2 del presente informe se presenta la No Conformidad asociada al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1, así mismo, las recomendaciones derivadas en el desarrollo de la auditoría se agrupan en la sección 9.3.1.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

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

1. La efectividad de las acciones que se han cumplido y adelantado en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República.
2. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) generadas a partir de no conformidades señaladas por la Oficina de Control Interno en las auditorías pasadas.
3. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir del 2019, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte.

La verificación de las acciones descritas se presenta en seguida:

8.1. Efectividad y avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

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

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

Las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo han desaparecido o se han modificado los supuestos de hecho o de derecho que dieron origen al

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

mismo, corresponde a las Oficinas de Control Interno señalar su cumplimiento e informarlo a la CGR (...).

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

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

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

- a. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
- b. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
- c. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - o En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - o En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoria se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos asignados al proyecto Autopista Conexión Pacífico 1, derivados de auditorías de la Contraloría General de la Republica – CGR de diferentes vigencias, asociados a la gestión y adquisición predial, identificados con los números: 1058 y 1059.

El análisis se describe a continuación:

Tabla 13. Análisis de efectividad de PMI del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
1058	22	<p>Hallazgo 22. Administrativo - Estado del Proyecto Concesión Conexión Pacífico 1. Contrato No. 007 de 2014</p> <p>Se evidenció que la fase de pre construcción que debía culminar el pasado 9 de noviembre de 2015, a la fecha, mayo de 2016, no ha sido terminada. Lo anterior genera un riesgo, ya que al no haber dado inicio a la Etapa de Construcción el 9 de noviembre de 2015, se aumentan los costos de la concesión, se impacta de manera negativa el proyecto disminuyendo los niveles de servicio para los usuarios y el tráfico esperado sobre las Concesiones Pacífico 2 y 3, las cuales ya iniciaron la etapa de construcción correspondiente. Además, el concesionario convocó a un tribunal de arbitramento para dirimir, entre otros temas, el plazo de la Etapa Preoperativa, donde se incluyen las Fases de Pre-construcción y Construcción.</p>	<p>La CGR describe la causa así: "El Concesionario no ha cumplido con el llenado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción."</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio al Concesionario. 2. Acta de mesas de trabajo. 3. Otrosí No.4 4. Manual de Contratación 5. Manual de Supervisión e Interventoría 6. Res. Que crea y reglamenta el Comité de Contratación 7. Res. 959 de 2013 - Bitácora del Proyecto 8. Procedimiento para las modificaciones contractuales 9. Acta de inicio fase de Construcción 10. Informe de Cierre 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desaparición de la causa: Se evidenció que la causa del hallazgo desapareció en virtud de la modificación de las condiciones contractuales derivadas del otrosí 4 cuyo objetivo fue modificar las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción, que se cumplieron debido a que el proyecto superó la fase de pre-construcción.. 2. Modificación del fundamento normativo: El otrosí 4 modifico los supuestos de hecho y/o de derecho. 	Efectivo

No.	Vig.	Descripción del hallazgo	Causas del hallazgo	Plan de mejoramiento	Criterio de declaración de efectividad	Efectividad
1059	23	<p>Hallazgo 23. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y para Indagación Preliminar (IP)- Pago de Contribución Especial En los contratos de concesión 4G, Autopistas para la Prosperidad, Pacífico I, II y III, en cumplimiento de lo normado en el párrafo segundo del artículo 6 de la Ley 1106 de 2006, el concesionario debe efectuar una contribución con destino a los fondos de seguridad y convivencia ciudadana, sin que a la fecha de la auditoría (mayo de 2016), se evidenciara el pago. Lo anterior por cuenta de que las partes no se han puesto de acuerdo en la forma de recaudo y traslado de la mencionada contribución.</p>	<p>La CGR describe la causa así: "Las partes no se han puesto de acuerdo en la forma de recaudo y traslado de la contribución que el concesionario debe efectuar del 2.5 por mil del valor total del recaudo bruto que genere la concesión con destino a los fondos de seguridad y convivencia ciudadana."</p>	<p>1.- Concepto de la vicepresidencia Jurídica 2. Consulta a la DIAN 3.- Circular externa firmada por el Ministerio del Interior y el presidente de la ANI, solicitando el diligenciamiento del formato y la remisión a las a las entidades competentes 4.- Informe donde se evidencie el envío de esta circular a los concesionarios. 5.- Informe mesas de trabajo con la DIAN y el Ministerio del Interior. 6.- Propuesta de Decreto aclaratorio del pago de contribución especial por parte de las Concesiones. 7.- Comunicación al Contralor delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional sobre la no competencia del seguimiento. 8.- Informe de cierre (V Jurídica Deysi Barbosa)796-26 (VGC+VPRE+VJur)</p>	<p>1. No ha desaparecido la causa: Se evidenció una propuesta de decreto, no obstante, el documento se encuentra en borrador y con comentarios por lo que aún no se ha firmado entre las partes, por lo tanto no se evidenció que desapareciera la causa del hallazgo "Las partes no se han puesto de acuerdo en la forma de recaudo y traslado de la contribución (...)".</p>	No efectivo

Fuente: Elaboración propia a partir de información disponible en el Plan de Mejoramiento Institucional de la ANI, disponible para descarga en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

Por lo anterior, se declara efectivo el plan de mejoramiento del hallazgo 1058. En cuanto al hallazgo 1059, se recomienda replantear el plan de mejoramiento con el fin de que garantice la desaparición de la causa de este.

Así mismo, se realizó seguimiento al plan de mejoramiento del hallazgo 1061, el cual se encuentra en término y cuyo plan de mejoramiento fue modificado a partir de solicitud hecha con memorando No. 2020-604-011134-3 del 9 de septiembre de 2020. Mediante memorando 2020-400-011442-3 del 16 de septiembre la VAF informó a la OCI la viabilidad de esta solicitud. A continuación, se presenta información del hallazgo con plan de mejoramiento en término:

Tabla 14. Seguimiento a los hallazgos en término del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1

NO.	DESCRIPCIÓN	PLAN DE MEJORAMIENTO
1061	<p>Hallazgo 25. Administrativo — Montos estimados para predios, compensaciones ambientales y redes</p> <p>Se evidenció que en los contratos de concesión 4G, Autopistas para la Prosperidad, Pacífico I y II, los estudios efectuados para determinar los montos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales y redes, tendientes a compensar y adquirir los predios o compensaciones socioeconómicas, pago de estudios de impacto, sustracción de reserva y traslados de redes entre otros, presentan déficits, para el caso de Pacífico II en la subcuenta predios que superan el 85%, en la subcuenta compensaciones ambientales el 212% y en la subcuenta redes el 6.562% del valor estimado de los aportes que debe realizar el concesionario y de Pacífico I, del 232% en la subcuenta predios.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> - Apoyo Ambiental en la Etapa de Estructuración de los Proyectos de Concesión EPIT-P-005 - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Informe de Cierre <p>Fecha de Cierre: 31/12/2020</p>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>.

Por lo anterior, se evidencia un 0% en avance de las acciones propuestas en el plan de mejoramiento. Se recomienda evidenciar las acciones realizadas a la fecha para el cumplimiento del plan, teniendo en cuenta que se tiene como fecha de cierre el 31 de diciembre de 2020.

Finalmente, 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 Conexión Pacífico 1 se mencionan en los hallazgos No. 2 (Administrativo. Gestión Gubernamental con trámites pendientes de los concesionarios del programa 4G), No. 11 (Nuevo Plan de Aportes por Obligaciones Contingentes), No. 14 (Atención de puntos críticos), No. 15 (Administrativo. Financiación de proyectos viales 4G) y No. 19 (Multiparticipación de integrantes del panel de amigable composición).

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

No se identificaron no conformidades en el Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP para el proyecto Autopista Conexión Pacífico 1.

8.3. Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado y de la Superintendencia de Transporte.

Respecto de atención a solicitudes de Organismos de Control del Estado, hechas a partir de octubre de 2019, se destaca lo siguiente:

1. La Contraloría General de la República (CGR) allegó seis (6) comunicaciones en la vigencia del 2019 y en lo corrido del 2020, en su mayoría solicitando información sobre los lineamientos estratégicos para el plan de vigilancia y control y sobre los efectos derivados de la declaratoria de emergencia sanitaria por el COVID-19 por parte del Gobierno Nacional.
2. La Defensoría del Pueblo no allegó ninguna comunicación.
3. La Superintendencia de Transporte no allegó ninguna comunicación.
4. La Procuraduría General de la Nación (PGN) allegó dos (2) comunicaciones, con relación a los aportes pendientes a marzo de 2020 del Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades estatales.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 17 de diciembre de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 04 de diciembre de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.

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

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

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.”* se concluye:
 - a. El Concesionario al 15 de noviembre de 2020 debería tener un avance de **56.00%**, según lo programado que contrastado con el ejecutado con un **54.94%** presenta una desviación negativa del **1.06%**.
 - b. En virtud del cumplimiento del plan de obras no se alerta ninguna activación de riesgos contemplados del mapa de riesgos contemplado en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte de la Entidad.
 - c. EL Plan de Obras se encuentra en actualización por parte del Concesionario, en virtud de lo acordado en el EER COVID-19 cuyo plazo extiende las actividades de obra por sesenta y ocho (68) Días Calendario.
 - d. Si bien a la fecha ya se cuenta con un acta proyectada de fijación precios proyectada y acordados los términos de los “COSTOS FIJADOS OBRAS PRIORITARIAS TRAMO ENTRE EL PR 90+000 Y EL 93+700 DE LA RN 6003” con el Concesionario, se encuentra pendiente que la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad emita concepto de que efectivamente se cumple el procedimiento establecido en el otro sí N. 4 para proceder con su firma.

- e. Una vez que se firme el Acta de fijación de precios los estudios y diseños de las obras prioritarias para el tramo entre el PR90+000 y el PR93+700 de la RN 6003, el Concesionario procederá con la elaboración de estos estudios los cuales deberán ser no objetados por la Interventoría previo a la ejecución de las actividades de obras correspondientes.
- f. Se puede alertar una posible materialización del R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos a causa de obras inconclusas heredadas del contrato de obra pública N. 541 de 2012 a cargo del INVIAS que generaron una modificación contractual mediante el otrosí 4, riesgo contemplado en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, como consecuencia de ello la ANI ha identificado la no entrega de obras en los tiempos establecidos y hallazgos de los entes de control, entre otras.
- g. Se evidenciaron ocho (8) actas por compensación de la no instalación del peaje Ancón sur a partir del 23 de septiembre de 2019 hasta septiembre de 2020, según lo reglado en el otrosí 4. Así mismo, no se identificó situaciones que adviertan controversias para la conciliación de estas.
- h. Se puede llegar a generar una alerta sobre una eventual materialización del R2 Insuficiencia de recursos para cubrir contingencias contemplado para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, a causa de la no instalación del peaje Ancón Sur ya que la ANI ha establecido que una de sus consecuencias hace referencia a los costos adicionales previstos en el desarrollo del proyecto, que en este caso son asumidos por la Entidad.
- i. Se evidenció que el 28 de octubre de 2020 se firmó entre las partes el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades del tramo comprendido entre las abscisas de PR59+400 y PR60+00 de la Ruta Nacional 6003 “Sinifaná” y de la construcción de una doble calzada entre las abscisas K5+200 al K13+540.
- j. En virtud del deslizamiento presentado en el sector de Sinifaná se establecieron la Resolución 0004009 del 2 de septiembre de 2019 y la Resolución 0004778 del 8 de octubre de 2020, donde se otorgó el beneficio de una tarifa diferencial en las categorías I y II para el transporte público de pasajeros y transporte público y privado de carga en la estación de peaje denominada Amagá. Situación que derivó con la suscripción de tres (3) actas de compensación por tarifas diferenciales a partir del 04 de septiembre de 2019 al

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

3 de junio de 2020. Se alerta una activación de dos riesgos, el R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, en virtud del deslizamiento presentado en el sector Sinifaná cuya consecuencia derivó la suscripción de un EER, así como el beneficio de tarifas diferenciales mediante las Resoluciones 4009 del 02 de septiembre y 4778 del 08 de octubre de 2019. Cuyos costos de las reparaciones, reconstrucciones o reposiciones de obras, bienes o equipos que hagan parte del Proyecto, a la fecha son asumidos por el Concesionario.

- a. Se genera una alerta respecto al riesgo R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos, a causa del el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad del 28 de octubre de 2020, ya que los EER hacen parte de las causas establecidas por la ANI para ese riesgo. Las consecuencias identificadas por la Entidad incluyen: la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y atrasos en el proyecto pueden generar extensión de la etapa preoperativa.
- b. En el derrumbe presentado en el sector de Cocorolló en el PR60+050 de la Ruta Nacional 2509, se evidenció que el 04 de septiembre de 2019, las Partes suscribieron el acta de fijación de precios unitarios correspondientes a la “Ejecución de las obras de estabilización del Talud “Cocorollo”, no obstante, a la fecha aún no se han realizado las actividades de obra en virtud de la falta de disponibilidad predial que se encuentra a cargo del INVIAS; no obstante, según lo manifestado por la supervisión, se espera que finalizando la vigencia del 2020 se cuente con la disponibilidad de los predios requeridos para estas actividades de obra y así arrancar ejecución de estas el 12 de enero de 2021 según lo proyectado.
- c. Se alerta una activación de dos riesgos, el R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, a causa de las obras menores adicionales en el sector de Cocorolló, requeridas por la Superintendencia de Transporte, cuya consecuencia podrían ser el deterioro de la imagen reputacional, no entrega de obras en los tiempos establecidos, hallazgos de los entes de control, entre otros, lo que hace parte de las consecuencias identificadas por la Entidad para el riesgo comentado; y del riesgo R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos, cuya consecuencia podría ocasionar la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría. Lo anterior debido a las demoras en la disponibilidad predial por parte del INVIAS, lo que no ha hecho posible el inicio de las obras a ejecutar en el sector, lo que, en dado caso

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

podiese representar mayores costos de Interventoría en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y retrasos en el proyecto pueden generar una extensión de la etapa preoperativa.

- d. En el desarrollo de esta auditoría, se evidenciaron situaciones, como la del Sector Cocorolló que representan una transferencia de obligaciones adicionales en el contrato de concesión, a las inicialmente pactadas, sin embargo, estas situaciones no se contemplan como causas del riesgo R9 Transferencia de obligaciones para la ANI del mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte.
- e. Se identificó que el 21 de agosto de 2020 las partes suscribieron un Acta de declaratoria de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades del tramo comprendido entre el k27+750 y el k30+550 y la construcción de la vía inferior de acceso a Paso Nivel de la unidad funcional 4, con base en una solicitud de la ANLA.
- f. Se alerta una activación de dos riesgos, el R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, en virtud de las obras adicionales requeridas en el sector Paso Nivel por la autoridad ambiental ANLA. Como se ha mencionado, la Entidad ha identificado que una de las consecuencias de este riesgo el deterioro de la imagen reputacional, la no entrega de obras en los tiempos establecidos, hallazgos de los entes de control, entre otros.; y del riesgo R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos, a causa del Acta de declaratoria de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades del tramo comprendido entre el k27+750 y el k30+550 y la construcción de la vía inferior de acceso a Paso Nivel. Para lo que la ANI ha identificado posibles consecuencias como lo son: Sobrecostos en los proyectos, la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y eventuales retrasos pueden dar lugar a que se extienda la etapa preoperativa.
- g. Para la falla presentada en el muro de contención de Juanchito, se identificó que luego de la emisión del concepto favorable de la Vicepresidencia Jurídica²⁹ en cuanto al cumplimiento de las condiciones establecidas en el numeral 19.1 “Obras Menores no

²⁹ Memorando con Rad ANI 20201010131823 del 26 de octubre 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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

previstas, solicitadas por Autoridades Gubernamentales o por comunidades”. El Concesionario inició con los estudios y diseños para la repotenciación o reforzamiento de mencionado muro. Se alerta una activación del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, a causa de la falla del muro de contención “Juancherito” (obra heredada del INVIAS) y la solicitud de atención de esta por parte de INVIAS, el cual se cataloga como obras menores no contempladas. Como consecuencia de esto, se puede presentar deterioro de la imagen reputacional, la no entrega de obras en los tiempos establecidos, hallazgos de entes de control, entre otras consecuencias identificadas por la Entidad para dicho riesgo.

- h. Se alerta una posible activación de dos riesgos, el R7 Controversias Contractuales, a causa de la diferencia en la interpretación del contrato y un posible incumplimiento contractual por parte del Concesionario con la no intervención del Puente Jose Maria Escobar, cuya consecuencia podrían ser la no entrega de las obras en el tiempo establecidos y/o posibles Amigables Compondores y Tribunales de Arbitramento; y del riesgo R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos, a causa de un presunto incumplimiento contractual por parte del Concesionario y/o una inadecuada interpretación del contrato de Concesión, cuya consecuencia podría ocasionar la no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos a la comunidad, así como mayores costos de Interventoría en virtud de que las cargas y los costos en la Etapa Preoperativa son diferentes para la Etapa Operativa del proyecto y retrasos en el proyecto podrían dar lugar a que se extienda la etapa preoperativa.
- i. La gestión que se evidencia por parte de la Entidad es el **cumplimiento de los controles** establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030).
- j. La variación de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 27% y 73%, no obstante, se identificó que para el mes de septiembre hubo un incremento significativo del tráfico, por encima del 12% a comparación del año pasado para este mismo periodo en el peaje Amagá.
- k. En la sección 3.3 (i) de la Parte General del Contrato de Concesión N. 07 de 2014 señala “(i) Si el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas de Peaje decide i) modificar dichas tarifas, ii) crear exenciones o tarifas especiales para

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

ciertos usuarios, o iii) de cualquier otra forma afectar la estructura tarifaria que se desprende de la Resolución de Peaje, se aplicarán las siguientes reglas:

- (v) *Para cada trimestre de ejecución del Contrato se deberá calcular, entre el Interventor, el Supervisor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peaje que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura tarifaria (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peaje y el Recaudo de Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se dejará constancia en una acta suscrita dentro de los cinco (5) Días siguientes a la terminación de dicho trimestre. En caso de existir diferencias entre las Partes, éstas acudirán al Amigable Compondor para que resuelva la controversia.*
- (vi) *El valor resultante derivado del menor Recaudo de Peaje deberá ser consignado por la ANI en la Subcuenta Recaudo Peaje con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, deberá incluirse en el presupuesto de ANI los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General. Estos plazos comenzarán a contar desde la suscripción del acta de cálculo trimestral o desde la solución de la controversia, de ser el caso.” (Subrayado fuera de texto)*

Con base en lo anterior, el Concesionario ha expuesto a la Entidad mediante el Acta de Cálculo de la Afectación a la Estructura Tarifaria de la Estación de Peaje Amagá N° 03³⁰, que la afectación por el no cobro de tarifas de peaje para el periodo del 26 de marzo a 31 de mayo de 2020 se eleva a **(\$1.699.448.812)**, antes de FOSEVI.

- I. El 5 de octubre de 2020 la ANI formalizó 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

³⁰ Oficio con Rad ANI 20204090500732 del 08/06/2020.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

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”, que fue suscrito por el Concesionario. Dicho acuerdo indica que se continúa trabajando en soluciones a las posibles afectaciones de la pandemia en lo que tiene que ver con disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje, entre otros aspectos.

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de **“Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio SERVINC-ETA, en el proyecto de concesión de modo carretero de Autopista Conexión Pacífico 1.”** se concluye:
 - a. En el desarrollo de esta auditoría se encontró una no conformidad asociada al seguimiento del cercado **con las especificaciones descritas en el Manual INVIAS** del corredor concesionado. Esta no conformidad se presenta en la sección 9.2.2 del presente informe.
 - b. La no conformidad evidenciada se asocia a incumplimientos contractuales e incumplimientos al manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, causa identificada dentro de la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte, para el riesgo *R5. Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales*. Por lo que se recomienda a la Entidad evaluar la aplicación, suficiencia y eficacia de los controles establecidos para la gestión de ese riesgo.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de **“Verificar la gestión derivada de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCly Contraloría General de la República - CGR”** se concluye:
 - a. En virtud de los lineamientos de lo dispuesto en la circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República, en el desarrollo de esta auditoría se validó la efectividad de las acciones de los Planes de Mejoramiento cumplidos en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos 1058 y 1059 señalados por la Contraloría General de la República a cargo del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1.
 - b. Se declaró efectivo el plan de mejoramiento del hallazgo 1058, pues cumple con los siguientes criterios: desaparición de la causa y modificación del fundamento normativo.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

- c. Se declaró no efectivo el plan de mejoramiento del hallazgo 1059 ya que se evidenció que la causa: "Las partes no se han puesto de acuerdo en la forma de recaudo y traslado de la contribución que el concesionario debe efectuar del 2.5 por mil del valor total del recaudo bruto que genere la concesión con destino a los fondos de seguridad y convivencia ciudadana.", no ha desaparecido. Por lo anterior, se recomienda modificar el plan de mejoramiento que asegure la desaparición de la causa.
 - d. Se identificó que el proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 tiene a cargo el hallazgo 1061 cuyo Plan de Mejoramiento se encuentra en término con un avance del 0%, por lo que, se recomienda evidenciar las acciones realizadas a la fecha para el cumplimiento del plan, teniendo en cuenta que se tiene como fecha de cierre 31 de diciembre de 2020.
 - e. En 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, se formularon 20 hallazgos. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 se mencionan en los hallazgos No. 2 (Administrativo. Gestión Gubernamental con trámites pendientes de los concesionarios del programa 4G), No. 11 (Nuevo Plan de Aportes por Obligaciones Contingentes), No. 14 (Atención de puntos críticos), No. 15 (Administrativo. Financiación de proyectos viales 4G) y No. 19 (Multiparticipación de integrantes del panel de amigable composición).
 - f. En cuanto a las solicitudes de los Entes de Control, se identificaron en su mayoría solicitudes con relación a la solicitud solicitando información sobre los lineamientos estratégicos para el plan de vigilancia y control y sobre los efectos derivados de la declaratoria de emergencia sanitaria por el COVID-19 por parte del Gobierno Nacional.
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de ***"Verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19."*** se concluye:
- a. Se evidenció que la Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S ha diseñado y ejecutado un Protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular conjunta N. 03 del 08 de abril de 2020 que busca asegurar las obras y la operación y mantenimiento que se presentan en el corredor vial Autopista

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

Conexión Pacífico 1, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.

- b. Con respecto al protocolo de bioseguridad para COVID-19 de la Interventoría Consorcio SERVINC-ETA, se evidenció que esta allegó a la Entidad, mediante el informe mensual de Interventoría del periodo de abril de 2020, la segunda versión del Protocolo de Prevención frente al (COVID-19).³¹
- c. Se validó que el Concesionario implementó un Plan de Reactivación de Obras, allegado mediante Rad ANI. 20204090345872 del 15/04/2020, el que fue verificado por el equipo de Interventoría.
- d. Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el Concesionario y la Interventoría cumplieron con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- e. Se encontró que según lo reglado en la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 los informes semanales en el formato GCSP-F-292 son presentados por parte del Concesionario, como por parte de la Interventoría lo que demostró un cumplimiento de lo dispuesto en la Circular.
- f. Se evidenció que el Concesionario da cumplimiento a lo establecido en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos)”*.
- g. En el desarrollo de la auditoría se evidenció que la Interventoría no estaba dando cumplimiento al lineamiento asociado a reportar en la página web sobre las medidas para prevenir y evitar la propagación del COVID-19, por lo que se recomendó en la entrevista de auditoría que se implementara la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y de Transporte; es así que el 30 de noviembre de 2020, la Interventoría allegó evidencia de que se incluyó en la

³¹ Informe Mensual de Interventoría N. 66 con Rad ANI 20204090416612 del 12/05/2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

página web un link de acceso denominado “COVID-19” donde se cargaron diferentes imágenes con campañas para la prevención de la propagación del COVID-19.

- h. Se evidenció que la Interventoría diligenció la Plataforma ANIscopio en el módulo “Reportar Covid-19”, en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad; así mismo, se evidenció que en la ejecución de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de “*Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión, reglada en el manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual*, semanalmente la Supervisión hace seguimiento al reporte y publicación por parte de la Interventoría del proyecto en el módulo “Reporte Covid-19”.
- i. El seguimiento semanal que hace la Supervisión en el reporte y la publicación en el módulo “Reporte Covid-19” es un control que asegura la calidad de la información que reporta la Interventoría en ANISCOPIO, lo cual es un principio definido en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*³²; así mismo, al implementarse este control, se garantiza que se disminuya la probabilidad de ocurrencia de la “*Transmisión de información incompleta o errada*” que es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.*”³³

³² **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

³³ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_d_e_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. No se evidenció que la ANI expresara si acepta, o no, la ocurrencia de los Eventos Eximentes de Responsabilidad – EER solicitados por el Concesionario, dentro de los 15 días siguientes a la notificación. Por ejemplo, con la solicitud del presunto evento eximente en relación con el deslizamiento de Sinifaná, solicitado por el Concesionario mediante Rad ANI 20194090574802 del 05 de junio de 2019, donde solo hasta el 28 de octubre de 2020 se suscribió el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad; así mismo con la solicitud del EER asociada al sector Paso Nivel, solicitado por el Concesionario mediante comunicado Rad ANI No. 20204090265322 del 12 de marzo de 2020 y finalmente el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento de Responsabilidad de Paso Nivel se suscribió el 21 de agosto de 2020. El término para que la ANI se pronuncie ante este tipo de solicitudes está definido en la sección 14.2 (d) (iii) de la parte general del contrato de concesión No. 07 de 2014, así:

“(iii) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 13.1.1 (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.”

9.2.2 Para la Interventoría

1. Se evidenció que la Interventoría ha realizado seguimiento a la línea de compra de predios del proyecto registrando su seguimiento en el Anexo 5.7 Registro Fotográfico Predial de sus informes mensuales; no obstante, en el desarrollo de la auditoría se evidenciaron 172 predios con escritura a favor de la ANI y 158 predios con folio ANI³⁴ para todas las cuatro unidades funcionales del proyecto que no se tiene la certeza si cumplen o no con las especificaciones descritas en el Manual INVIAS; por lo anterior, se evidenció la falta de seguimiento por parte

³⁴ Informe mensual de Interventoría N. 71. Capítulo 5 predial

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	--	--

de la Interventoría en la verificación de lo dispuesto en el Apéndice técnico 7 Capítulo III Obligaciones Generales de la Gestión Predial numeral 3.1 Obligaciones generales del Concesionario del contrato de Concesión, citado a continuación:

(d) Una vez el Predio sea entregado por el propietario, realizar el cercado del área adquirida, bajo su propio costo y riesgo, de tal manera que al concluir el proceso de adquisición de los Predios, el corredor vial a lado y lado quede delimitado mediante una cerca que cumpla con las especificaciones descritas en el Manual INVIAS. (...)

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. 007 de 2014.

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. En el desarrollo de esta auditoría, se identificó, que no se contemplan causas asociadas a movimientos de masas y/o deslizamientos significativos que pudiesen afectar el desarrollo esperado del proyecto dentro del mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte, por lo cual, se recomienda analizar dichas situaciones, así como sus consecuencias y los impactos que estas generarían para el desarrollo de la misión de la Entidad.
2. En virtud de que las situaciones presentadas en el Sector Paso Nivel, los derrumbes de Sinifaná y de Cocorollo, la falla del muro de Juancherito y la repotenciación que debe realizarse en el Puente Jose Maria Escobar alertan una posible materialización de los riesgos *R3 Retrasos en la ejecución de los proyectos, R6 Sobrecostos en la ejecución de los proyectos y R7 Controversias Contractuales*, riesgos identificados por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, se recomienda evaluar la necesidad de que al interior de la Entidad se evalué la suficiencia y efectividad de los controles establecidos y aplicados por la Entidad con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos con la ejecución del proyecto.
3. En el desarrollo de esta auditoría, se evidenció que existen situaciones que representan una transferencia de obligaciones adicionales en el contrato de concesión, a las inicialmente pactadas, sin embargo, estas situaciones no se contemplan como causas del riesgo R9 Transferencia de obligaciones para la ANI del mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte. Por lo que se recomienda a la

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	--	---

Entidad, evaluar los posibles impactos y consecuencias que estas situaciones pudiesen ocasionar al desarrollo de la misión de esta Entidad.

4. Se recomienda a la Supervisión asegurar un control adecuado y oportuno al seguimiento de la calidad de la información que se registra con relación a las Actas de Compensación por la no instalación del peaje Ancón Sur en los informes mensuales de Interventoría ya que se encontraron errores en información descrita en estos documentos, los cuales fueron objeto de solicitud de aclaración y corrección para el informe mensual de Interventoría del periodo correspondiente a noviembre de 2020 por parte de la Supervisión³⁵.
5. Como consecuencia de la situación presentada en el Contrato de Concesión, así como las alertas generadas de posibles materializaciones de riesgos *del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*, se recomienda oportunidad en la toma de decisiones que permitan el cumplimiento de la misión de la ANI.
6. Se recomienda modificar oportunamente el plan de mejoramiento formulado para el hallazgo No. 1059 debido a que este no se declaró efectivo, pues no se evidenció que desapareciera la causa que dio lugar a su señalamiento por parte de la Contraloría General de la República.
7. Se recomienda evidenciar las acciones realizadas a la fecha para el cumplimiento del plan, teniendo formulado para el hallazgo No. 1061, teniendo en cuenta que se tiene como fecha de terminación 31 de diciembre de 2020.

9.3.2 Para la Interventoría

1. En virtud de lo evidenciado en la auditoría, se recomienda a la Interventoría continuar con la verificación de la calidad de la información presentada en sus informes mensuales y de ser necesario tomar los correctivos necesarios y oportunos para asegurar la calidad de la información. Se debe tener en cuenta que los informes mensuales de Interventoría son una herramienta que hace parte del registro de la memoria histórica del proyecto y objeto de solicitud de cualquier peticionario.

³⁵ Mediante correo electrónico del 01/12/2020, se solicitó a la Interventoría que se realizara la corrección pertinente en el informe mensual de Interventoría correspondiente al periodo de noviembre de 2020.

2. Se recomienda a la Interventoría fortalecer la aplicación de los lineamientos dispuestos por la Entidad para con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19, debido a que en la auditoría se emitieron observaciones respecto a la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y de Transporte, es así que, el 30 de noviembre de 2020, la Interventoría allegó evidencia de que se incluyó en la página web un link de acceso denominado “COVID-19” donde se cargaron diferentes imágenes con campañas para la prevención de la propagación del COVID-19.
3. Se recomienda a la Interventoría fortalecer el seguimiento a la actualización del inventario de activos que debe presentar el Concesionario anualmente y de ser necesario realizar la gestión oportuna asociada a la implementación de sanciones y/o esquemas de apremio definidos en el contrato de concesión N. 007 de 2014.

Auditó:

Revisó:

Mary Alexandra Cuenca Noreña

Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano

Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

(versión original firmada)

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

10. ANEXOS

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

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

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del **Contrato de Concesión No. 007 de 2014**. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, de aforos y recaudo, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio SERVINC-ETA, en virtud del **Contrato No. 160 de 2014**, 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. 07 DE 2014	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	15 de septiembre de 2014
	Inicio fase de preconstrucción	11 de noviembre de 2014
	Inicio fase de construcción	10 de mayo de 2018
	Terminación contrato de concesión	En función del VPIP

Fuente: Ficha técnica remitida por la Supervisión en octubre de 2020

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONCESIONARIA VIAL DEL PACIFICO SAS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Episol S.A.S	49.9%
PRODEPACÍFICO S.A.S	40.0%
CFC-SK Covipacífico Colombia S.A.S	10.1%
TOTAL	100%

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

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 007 de 2014		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Adiciónese un Literal l) al Numeral 15.1 Capítulo XV de la parte General del Contrato de Concesión, el cual solo será aplicable por una sola vez y quedara así: Durante el término de 90 días calendario, contados a partir de la firma del acta de inicio del contrato de concesión, el concesionario y la ANI acuerdan revisar la viabilidad y conveniencia contractual del amigable componedor, así como proponer y acordar su modificación y Eliminar el aparte (x) del literal (b) de la sección 2.3 del Capítulo II Aspectos generales del Contrato de Concesión No. 007 de 2014, donde se estipula como requisito para la firma del acta de inicio del contrato, la designación de los miembros del Amigable Componedor	10/11/2014
Otrosí No 2	Modificar la Tabla 7 del Numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 “Condiciones para la Operación y Mantenimiento” del Contrato de Concesión No. 007 de 2014, la descripción y cantidad de algunos de los elementos a entregar a la Policía de Carreteras y Ampliar el plazo previsto el Numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión en tres (3) meses adicionales contados a partir del 11 de febrero de 2015, para que el Concesionario entregara los elementos que a la	10/02/2015

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 007 de 2014		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
	fecha inicialmente prevista (Febrero 11/2015) no se habían entregado, debido al cambio solicitado por la Policía en las especificaciones de dichos elementos.	
Otrosí No 3	Modificar la Sección 15,3 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 007 de 2014 - "Arbitraje Internacional".	12/01/2016
Otrosí No 4	Se modificaron los literales b) y c) de la Sección 3.5 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, adicionó el literal (z) a la Sección 4.5 y el literal (n) en la Sección 4.6 de la Parte General del Contrato de Concesión, autorizó la aplicación del procedimiento y reglas previstos en los numerales (iii) al (x) del inciso tercero del literal c) de la mencionada Sección 3.5. de la Parte Especial del Contrato, incorporados y/o modificados por el Otrosí No. 4, si los segmentos entregados no cumplen con lo estipulado como valor de aceptación en el Apéndice Técnico No. 4, adicionó a la Sección 4.10 de la Parte General del Contrato el literal (c), modificó el literal (a) de la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, suprimió los literales (b), (c) y (h) de la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato y el literal (a) del numeral 3.6 del Apéndice Técnico 1 del Contrato, estableció el mecanismo de compensación económica, modificó el literal (a) y el literal (b) del numeral 3.2 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión, comprometió la elaboración y entrega de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico ajustados para el tramo comprendido entre el Camilo Cé (PR 81+835) y Cuatro Palos (PR 88+100) de la Unidad Funcional 4, comprometió al concesionario o tercero seleccionado adelantar con cargo a la Subcuenta de Remanentes o a la Subcuenta de Obras Menores, algunas intervenciones temporales en la Unidad Funcional 4, adicionó a la Sección 5.3 de la Parte Especial del Contrato de Concesión un párrafo y autorizó la creación de una subcuenta en el Fideicomiso que se denominará "Subcuenta de Remanentes".	10/05/2018
Otrosí No 5	Modificó parcialmente el Capítulo I denominado "Definiciones" del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión en el sentido de modificar y adicionar definiciones, modificó el numeral 2.1 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, modificó el primer párrafo y los literales (i) y (ii) del numeral 2.2 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, e incluyó un párrafo adicional, modificó el numeral 2.3.1 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, con el fin de incluir varios	10/05/2018

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 007 de 2014		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
	párrafos, modificó el primer párrafo del numeral 2.3.2 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, modificó el numeral (i) y (ii) del numeral 2.3.3 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, modificó el numeral 2.4 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, modificó el numeral 2.5 del Capítulo II del Apéndice Financiero 2 del Contrato de Concesión, modificó el Anexo AF.2.1 – Formato Solicitud Cesión Especial del Apéndice 2 – Cesión Especial del Contrato de Concesión y modificó el Anexo AF.2.2 – Formato Certificación de Cesión del Apéndice 2 – Cesión Especial del Contrato de Concesión.	
Otrosí No 6	Modificarla Cláusula 19.5. literal (b) “Cesión de accionistas del Concesionario.” Del Contrato de Concesión No. 007 de 2014, que corresponde al proyecto vial denominado “Autopista Conexión Pacífico 1”	12/06/2020

Fuente: Contrato de Concesión No. 007 de 2014 y sus documentos contractuales cargados en el Secop I.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 160 DE 2014	Nombre interventoría	Consortio SERVINC-ETA
	Representante legal	Miguel Angel Bettin
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2014)	\$30.305.757.341
	Adición otrosí 1 (M/CTE diciembre 2013)	\$1.030.460.319
	Suscripción acta de inicio	07 de noviembre de 2014
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	84 meses

Fuente: Contrato de Interventoría No. 160 de 2014 y Otrosí 1.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO SERVINC-ETA	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Servinc Ltda	51.0%
ETA S.A.	49.0%
TOTAL	100%

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

Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría N. 395 de 2016		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Se acordó adicionar un valor de \$1.030.460.319 del mes de referencia (Dic 2013) con iva incluido para realizar supervisión, control y seguimiento a las actividades que serán realizadas por el Concesionario de la siguiente manera: ajustes a diseños derivadas de la problemática presentada en el sector Paso Nivel, obras menores en para la estabilización de la vía en el sector Cocorolló, elaboración de estudios y diseños de los tramos pendientes de financiación para la construcción de doble calzada entre los tramos PR88+100 al PR90+000 y entre los PR93+700 al PR95+00 incluida la intersección en Primavera, así como la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para estos mismos tramos	15/11/2019

Fuente: Documentos contractuales cargados en el Secop I.

Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.

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

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	27/10/2020	13:30 – 14:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	06/11/2020 y 12/11/2020	8:00 – 17:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	20/11/2020	8:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	04/12/2020	16:00
Reunión de cierre vía Microsoft Teams	17/12/2020	08:00 – 09:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del **Contrato de Concesión No. 007 de 2014**.

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

 <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 de concesión carretera Autopista Conexión Pacífico 1</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	--	--

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

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

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

impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.

7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

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

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	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)	NA	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

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
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

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	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
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	SI	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

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

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	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 (VIP) 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

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
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	NA	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

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	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
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	NA	C
8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	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

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
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 Afors y Estadísticas			
Id	Ítem	Calificación	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 tráfcos 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 recuado 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	SI	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	SI	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	NA	C
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

06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	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	SI	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

07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	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

07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	SI	C
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

08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	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	NO	C
10	Seguimiento al control de invasiones	NA	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