



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020095843



Fecha: 02-07-2019

## MEMORANDO

Bogotá D.C.

**PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LOPEZ**  
Presidente

**DR. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ**  
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Autopista al Mar 2.

Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión Autopista al Mar 2.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones que se describen en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las no conformidades realizadas.



Documento firmado digitalmente  
Sistema de gestión documental Orfeo.  
Para verificar la validez de este documento entre a la página [ani.gov.co](http://ani.gov.co) y  
seleccione servicios al ciudadano o comuníquese al 4848860 ext. 1367





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020095843



Fecha: 02-07-2019

## MEMORANDO

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente 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 o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

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 la situación presentada y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta del plan propuesto.

Cordial saludo,

**GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**

Jefe Oficina de Control interno

Anexos: 31 Folios

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) SERGIO ANDRES RODRIGUEZ BONILLA Area Carretero 5 BOGOTA D.C. -3) FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR 1 (GERENTE) Area Carretero 5 BOGOTA D.C.

Proyectó: Mary Alexandra Cuenca Noreña - Contratista Oficina de Control Interno  
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE), DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO  
Nro Rad Padre:  
Nro Borrador: 20191020033408  
GADF-F-010





Agencia Nacional de  
Infraestructura

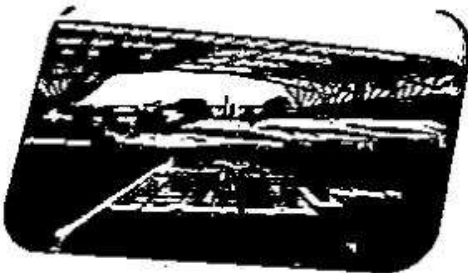


GOBIERNO  
DE COLOMBIA

---

## INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA

---



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de  
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de  
concesión carretera Autopista al Mar 2

# 2019



**CONTENIDO**

1. OBJETIVOS.....	4
1.1 Objetivo general.....	4
1.2 Objetivos específicos.....	4
2. ALCANCE .....	4
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	4
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO .....	5
4.1 Información de Contratos .....	5
4.2 Equipo de Supervisión.....	6
4.3 Descripción del proyecto auditado .....	7
5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO .....	10
5.1 Avance del plan de obras del proyecto .....	10
5.1.1 Unidad Funcional 1 .....	11
5.1.2 Unidad Funcional 2 .....	14
5.1.3 Unidad Funcional 3 .....	18
5.1.4 Unidad Funcional 4 .....	20
5.1.5 Unidad Funcional 5 .....	22
5.1.6 Unidad Funcional 6 .....	24
5.1.7 Materialización de riesgos compartidos y/o a cargo de la Nación.....	27
5.1.8 Consolidado de conclusiones de los temas específicos .....	30
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA .....	32
7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	37
7.1 Avances en el plan de mejoramiento institucional (hallazgos de la contraloría general de la república).....	37
7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).....	38
7.3 Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado, de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Oficina de Control Interno de la ANI .....	38
8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	39
8.1 Buenas prácticas .....	39
8.1.1 Para la interventoría: .....	39
8.2 No Conformidades .....	40



8.2.1	Para la Supervisión:.....	40
8.2.2	Para la Interventoría: .....	40
8.3	Recomendaciones.....	41
8.3.1	Para la Interventoría: .....	41
8.3.2	Para la Supervisión:.....	43
8.3.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración .....	44

### ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto. ....	6
Tabla 3.	Descripción por tramos del proyecto. ....	9
Tabla 4.	Ejecución plan de obras por unidad funcional al 31 de mayo 2019 .....	11
Tabla 5.	Balance general de las desviaciones presentadas por unidad funcional al 31 de mayo de 2019 .....	11
Tabla 6.	Resumen del nuevo plan de aportes proyecto Autopista Mar 2 a abril de 2018.....	29
Tabla 7.	Resumen del nuevo plan de aportes proyecto Autopista Mar 2 a junio de 2019.....	29
Tabla 8.	Resultados de calificación MED de junio de 2019 .....	33
Tabla 9.	Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto .....	34
Tabla 10.	Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente. ....	34
Tabla 11.	No conformidades en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) al 31 de mayo de 2019 .....	38

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Características generales del proyecto.....	8
----------------	---	---

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de segunda ola del programa de cuarta generación Autopista Mar 2, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, 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 del proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa preoperativa del proyecto, 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 Interventor PEB ET, en el proyecto de concesión de modo carretero, Autopista Mar 2.
- 1.2.1. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y/o por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y por la Superintendencia de Transporte.

## 2. ALCANCE

Enmarca las actuaciones de la Supervisión y de la Interventoría, desde el mes de mayo de 2018 hasta mayo de 2019; derivado de las actuaciones asociadas a la ejecución del plan de obras en el corredor concesionado, análisis de las dificultades por la necesidad de modificación y obtención de licenciamiento ambiental del proyecto; análisis sobre la materialización de riesgos compartidos y/o a cargo de la Nación, y del estado de la entrega de la infraestructura que se tiene pendiente por parte del concesionario Vías de las Américas SAS.

## 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.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Ley 87 de 1993. Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las asociaciones público-privadas (APPs), se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Reglamentada por el Decreto Nacional 1467 de 2012.
- 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).
- Decreto 1510 de 2013, compilado en el Decreto Reglamentario Único 1082 de 2015. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario Único del sector de la Función Pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión No. 018 de 2015 y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría a auditar (Contrato No. 001 de 2016 y demás documentos contractuales)
- Informes mensuales de la supervisión, correspondientes a los meses de enero, febrero, marzo y abril de 2019.
- Informes mensuales de la interventoría correspondientes a los meses de febrero, marzo, abril y mayo de 2019.

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de Contratos

Enseguida se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Concesión Autopista de Urabá SAS</p> <p>Objeto: Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social; construcción mejoramiento rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del corredor vial Autopista Mar 2.</p> <p>Contrato: 018 de 2015.</p> <p>Acta de inicio: 12 de enero de 2016.</p> <p>Plazo: 11 de enero de 2041 (depende del VPIP)</p>	3 otrosíes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p><b>Consorcio Interventor PEB ET</b>  <b>Objeto:</b> Interventoría Integral que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada de Iniciativa pública cuyo objeto es "Realizar los estudios y diseños definitivos, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Mar 2 del proyecto Autopistas para la Prosperidad"  <b>Contrato:</b> 001 de 2016.  <b>Acta de Inicio:</b> 13 de enero de 2016.  <b>Plazo:</b> Hasta el 12 de enero de 2023 (ochenta y cuatro (84) meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio del contrato 001 de 2016).</p>	N/A

Fuente: Secop I; ficha técnica del proyecto actualizada a mayo de 2019 y pagina web de interventoría - <http://www.consortiointerventorpeb-et.com/index.php/noticias/proyectos>.

En el contrato de concesión N. 018 de 2015 se han presentado modificaciones contractuales mediante la suscripción de tres (3) otrosles, donde: 1) se modificó las características del Amigable Compondedor; 2) se modificó lo referente a la entrega de los bienes, insumos y recursos a la Policía de Carreteras y 3) se modificó al 100% la cesión especial de retribución a favor de los prestamistas.

#### 4.2 Equipo de Supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para el seguimiento a la ejecución del contrato de concesión No. 018 de 2015, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutierrez Diaz	Vicepresidente	Vicepresidencia Gestión Contractual (VGC)
Alberto Augusto Rodríguez Otriz	Gerente de proyecto (GCS)	Grupo Interno de Trabajo (GIT) Proyectos Carreteros - VGC
Sergio Andres Rodriguez Bonilla	Líder equipo Seguimiento	
Martha Lucía Mahecha Rodríguez	Apoyo a la Supervisión Contractual y Jurídica	Grupo Interno de Trabajo (G.I.T) Asesoría Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Sebastián Mesa Mora	Apoyo a la Supervisión Financiera	Grupo Interno de Trabajo (GIT) Financiero – VGC
Maria Camila Barrera	Apoyo a la Supervisión de Riesgos	G.I.T Riesgos – VPRE
Vianey Bravo	Apoyo a la Supervisión Jurídico predial	G.I.T Predial – VPRE
Jairo Vejarano	Apoyo a la Supervisión Técnico Predial	G.I.T Predial – VPRE

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Sandra Patricia Izquierdo Santacruz	Apoyo a la Supervisión Social	G.I.T Social – VPRE
Carolina Florez Tuta	Apoyo a la Supervisión Ambiental	G.I.T Ambiental – VPRE

Fuente: Información suministrada por el Líder de equipo de seguimiento mediante correo electrónico el 04/06/2019.

#### 4.3 Descripción del proyecto auditado

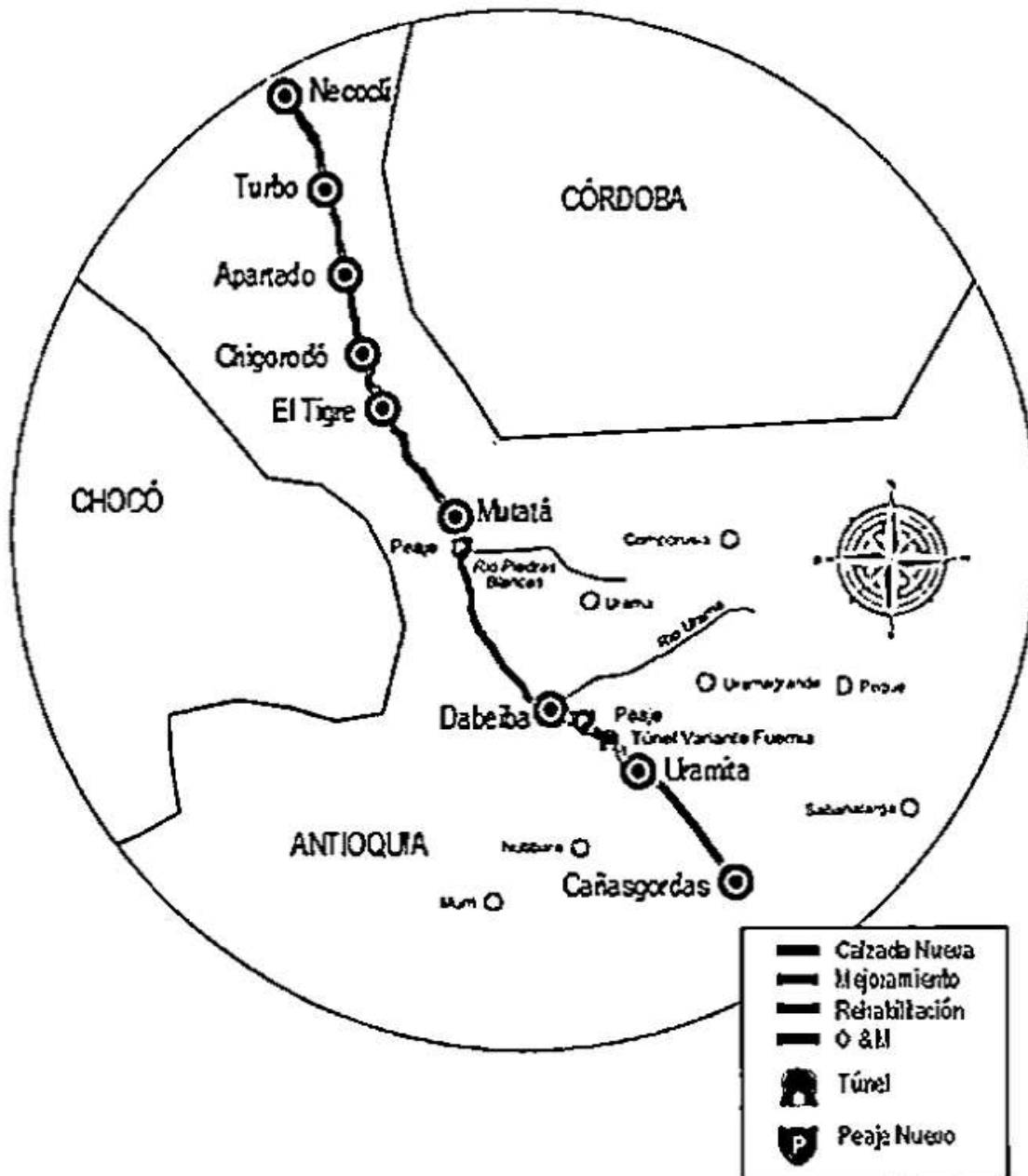
El corredor Autopista al Mar 2, hace parte de la segunda ola del programa 4G. Busca mejorar la infraestructura de transporte que soporta los principales flujos de Intercambio comercial de la zona occidental del país, en el municipio de Cañasgordas, a la altura de la UF 1, conecta con el futuro Túnel del Toyo (Obra a cargo de la Gobernación de Antioquia) y el proyecto de concesión Autopista Mar 1. La UF 6 también podrá conectar con el proyecto de concesión a cargo de la ANI denominado Transversal de las Américas, permitiendo de esta manera interconectar diferentes proyectos concesionados y con especificaciones viales tales que permitan recibir y trasladar el tráfico liviano y pesado desde el occidente hacia el norte del país y viceversa.

El proyecto está conformado por seis (6) unidades funcionales y actualmente cuenta con dos (2) peajes, Cirilo (UF6) y Chaparral / Riogrande (UF6). Actualmente este último se ubica en el municipio de Apartado y será trasladado a El tigre (UF6). Se prevé la instalación de dos peajes adicionales en 2020.

El corredor concesionado abarca una longitud de 254 km; se localiza en el departamento de Antioquia y tiene por objeto principal generar una interconexión vial entre la ciudad de Medellín con las principales concesiones viales del país y generar una conexión con los principales centros de intercambio comercial como la Costa Caribe, la Costa Pacífica y el río Magdalena.

Las características iniciales del proyecto se resumen en la siguiente ilustración:

Ilustración 1. Características generales del proyecto.



Fuente: Ficha técnica y página web de la Interventoría – Consorcio Interventor PEB – ET.  
<http://www.consorciointerventorpeb-et.com/index.php/noticias/proyectos/item/45-proyecto-autopista-via-al-mar-2?start=1>



El acta de inicio de la fase de construcción se suscribió el 06 de enero de 2017<sup>2</sup>. Inicialmente se proyectó que la unidad funcional – UF 5 sería la primera en culminar la fase de construcción; hito proyectado para el 27 de diciembre de 2017; no obstante, a la fecha la construcción de esa unidad funcional sigue en ejecución. Según lo dispuesto en el plan de obras vigente V04<sup>3</sup> las UF2, UF3 y UF4 deberían terminar su fase de construcción el 20 de diciembre de 2020 y la UF1 el 15 de diciembre de 2021.

A continuación, se precisa en una tabla la totalidad de tramos e intervenciones a realizar:

Tabla 3: Descripción por tramos del proyecto.

UF	ALCANCE DEL PROYECTO (Km)				UBICACIÓN
	Mejoramiento	Operación y Mantenimiento	Rehabilitación	Construcción Nueva	Descripción de los tramos
1	30,5				Cañasgordas – Uramita
2				2,5  13	Variante de Fueima <u>Subsector 1.</u> Uramita – Variante de Fueima <u>Subsector 2.</u> Variante de Fueima - Dabeiba <u>Subsector 3.</u> Empalme sur con la variante – Empalme norte con la variante
3				2,2	Túnel de Fueima
4			50,5		Dabeiba – Mutatá
5			46,2		Mutatá – El Tigre
6		109			El Tigre – Necocli (Transversal de las Américas)
		254			TOTAL

Fuente: Elaboración propia con base en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión N. 018 de 2015.

El proyecto consta de 6 unidades funcionales. Las obras objeto de la concesión Autopistas de Urabá consisten en un mejoramiento de la calzada actual en el tramo Cañasgordas-Uramita, construcción de una nueva vía en calzada sencilla (Variante de Fueima) y operación y mantenimiento de la vía

<sup>2</sup> Acta de Inicio de la fase de construcción del 06 de enero de 2017.

<sup>3</sup> Oficio con Rad ANI 20193000019031 del 28/01/2019.

actual entre Uramita y Dabeiba, mejoras puntuales de trazado y rehabilitación del resto del tramo de Dabeiba-Mutató, rehabilitación del tramo Mutató-El Tigre y mantenimiento y operación de El Tigre a Necoclí.

Se incluyen 45.8 km en doble calzada en el tramo Turbo – El Tigre y el paso entre “El Dos” y “El Tres”, pactados en los Otrosíes No. 2 y 7 del contrato de concesión No. 008 de 2010 (Transversal de las Américas), y la longitud de la infraestructura existente (vía Actual de la variante de Fuemía). Toda esta infraestructura deberá ser operada y mantenida por el Concesionario durante toda la ejecución del contrato de concesión No. 018 de 2015.

El proyecto cuenta con modificaciones contractuales que se han visto reflejadas con la suscripción de 3 otrosíes y una Declaratoria de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad otorgado por parte de la ANI el 2 de marzo de 2018, por la suspensión de la obligación contractual de recaudo de peaje en las estaciones de Cirilo y Chaparral asociadas a la unidad funcional 6 (tramo El Tigre-Necoclí) del proyecto, a raíz de la quema de los peajes presentada el 5 de enero de 2018 por parte de la comunidad.

En virtud del incidente presentado con las casetas de peajes se suscribió el Acta de Cálculo de Compensación N. 1 por el menor recaudo de peajes, donde luego de hacer los descuentos correspondientes por el ahorro en las labores operación y mantenimiento de la UF6 al Concesionario, no se requirieron recursos públicos adicionales ni se generó ninguna obligación dineraria a cargo de la ANI. Lo que se profundizara en el capítulo 5.1.7. Materialización de riesgos compartidos y/o a cargo de la Nación.

## 5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico 1.2.1, referente 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 Avance del plan de obras del proyecto

Según lo reportado en el Informe mensual de interventoría N. 41, con corte a 31 de mayo de 2019, se reportó un porcentaje de avance físico de ejecución de obra, con base en la versión vigente del plan de obras (V04)<sup>4</sup>, del 1.738% ejecutado, versus un programado del 11.80%, es decir que se tiene una desviación negativa del 10.062%.

Estos porcentajes corresponden al 77.42% del total del proyecto, ya que el 22.58% restante, corresponde al peso porcentual para la UF6 la cual tiene como objeto la operación y mantenimiento (solo ejecución de OPEX). El avance del plan de obras reportado por interventoría se muestra a continuación:

<sup>4</sup> Aceptación de la versión 04 del plan de obras mediante Rad. ANI 20193000019031 del 28/01/2019.



Tabla 4. Ejecución plan de obras por unidad funcional al 31 de mayo 2019

UF	F. COMIENZO	F. FIN	PESO% UF	AVANCE PROGRAMADO	AVANCE EJECUTADO	OBSERVACIONES
UF1	23/11/2017	15/12/2021	30.83%	17.59%	2.295%	Se tiene retraso
UF2	12/04/2018	20/12/2020	28.26%	6.74%	1.900%	Se tiene retraso
UF3	12/04/2018	20/12/2020	6.42%	1.25%	0.00%	Se tiene retraso
UF4	25/01/2018	20/12/2020	6.87%	7.94%	0.286%	Se tiene retraso
UF5	11/01/2017	28/12/2019	5.04%	76.28%	9.400%	Se tiene retraso
<b>TOTAL AUTOPISTA AL MAR 2</b>			<b>77.42%</b>	<b>11.80%</b>	<b>1.738%</b>	<b>SE TIENE RETRASO</b>

Fuente: Informe mensual de interventoría N. 41.

La anterior tabla presenta un balance global de las desviaciones del proyecto. Las desviaciones puntuales por unidad funcional se muestran a continuación:

Tabla 5. Balance general de las desviaciones presentadas por unidad funcional al 31 de mayo de 2019

UNIDAD FUNCIONAL	DESVIACIÓN
UF1	-15.30%
UF2	-4.84%
UF3	-1.25%
UF4	-7.00%
UF5	-65.87%
<b>TOTAL OBRA</b>	<b>-17.45%</b>

Fuente: Elaboración propia de la Oficina de Control Interno con base en el informe mensual de interventoría N. 41.

De las tablas anteriores se puede evidenciar que la UF con mayor atraso en el avance físico de obra es la UF5, la cual debería terminar su etapa de construcción en diciembre del presente año. Por lo tanto, es importante que el Concesionario proponga un plan de contingencia y redoblar esfuerzos para cumplir con las fechas pactadas en el plan de obras.

El 12 y 13 de junio de 2019 la Oficina de Control Interno (OCI) visitó el corredor concesionado, con el acompañamiento de la Interventoría, validando la operación y mantenimiento de la UF6, las obras pendientes de entrega por parte del Concesionario Transversal de las Américas SAS y los porcentajes de avance de las unidades funcionales UF1, UF2, UF3, UF4 y UF5. El resultado de la visita por unidad funcional, al igual que el análisis de la OCI sobre lo evidenciado en campo, se describe con mayor profundidad a continuación.

### 5.1.1 Unidad Funcional 1

En el recorrido de auditoría, realizado el 12 y 13 de junio de 2019, y con base en el seguimiento de la Interventoría a la versión vigente del plan de obras del concesionario (V4), la construcción de la unidad funcional 1 debe finalizar el 30 de septiembre de 2020. Con corte al 31 de mayo de 2019, se tiene una desviación negativa del 15.30%. Esta UF consiste en el mejoramiento de 30.5km de la calzada actual.

En el recorrido de auditoría técnica, se evidenció la ejecución de actividades preliminares por parte del Concesionario, con varios frentes de trabajado realizando actividades de estabilización de taludes y mantenimiento rutinario, como se muestra a continuación:



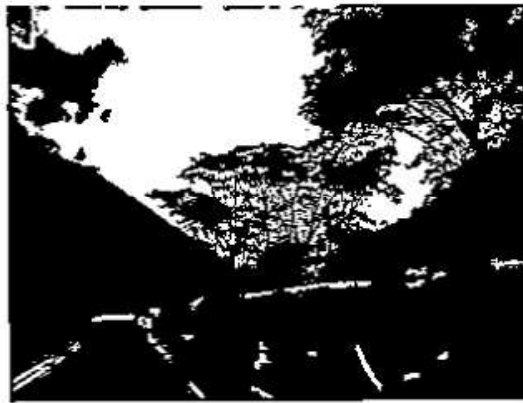



Foto 1. Mejoramiento de UF1	Foto 2. Mejoramiento de UF1
 <p align="center">Fuente: Auditoría OCI 13-06-2019.</p>	 <p align="center">Fuente: Auditoría OCI 13-06-2019.</p>
<p>Se evidencian actividades de estabilización de los taludes en la UF1.</p>	<p>Se evidencian actividades de corte y estabilización de taludes para el mejoramiento de la calzada existente de la UF1.</p>



Foto 3. Mejoramiento de UF1	Foto 4. Mejoramiento de UF1
 <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019</p>	 <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.</p>

Se evidencia ejecución de actividades preliminares como la instalación de campamentos, limpieza, rocería, y movimiento de tierras a lo largo de la UF1 para el mejoramiento de la vía existente.	Se evidencia que el concesionario está cumpliendo con una adecuada operación de la UF.
--	--

Asimismo, en la UF1 se cuenta con un tramo de 6 km de vía en afirmado, donde se evidenciaron fallas en el pavimento a partir de la presencia de baches, los cuales no han sido atendidos por el Concesionario, poniendo en riesgo la seguridad vial de los usuarios, como se ve a continuación:

<b>Foto 5. Mejoramiento UF1</b>	<b>Foto 6 Mejoramiento UF1</b>
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.
Se evidencia la presencia de baches en el tramo en afirmado que no han sido atendidos por parte del Concesionario:	Se evidencian 6km de tramo en afirmado en la UF1.

De la misma manera se evidenció la presencia de invasores, realizando labores de mantenimiento sin especificaciones adecuadas a cambio de dinero, como se muestra en las siguientes fotografías:

<b>Foto 7. Baches UF1</b>	<b>Foto 8 Intervención baches UF1</b>
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.

Invasores en la vía interviniendo los baches en el tramo en afirmado de la UF1.	Se evidenció invasores en la vía interviniendo los baches en los tramos en afirmado de la UF1
---	---

En el recorrido de auditoría técnica del 13 de junio de 2019, se evidenció que el Concesionario adelanta actividades preliminares; sin embargo, se considera que los esfuerzos en la ejecución en la ejecución de obras en esta UF no han sido suficientes para cumplir con lo dispuesto en el plan de obras:



A partir de lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

- Con respecto al avance en la ejecución de la UF1, se evidencia que en el último año se viene presentando un atraso en la ejecución de las actividades de obra, derivado, en parte a que a la fecha aún no ha sido efectivo el desembolso de crédito. En este sentido se considera que es necesario que la ANI y la Interventoría continúen con el acompañamiento en el trámite del desembolso y que propongan planes de contingencia para cumplir con las fechas dispuestas en el plan de obras V04.
- Se recomienda que, al igual que en las demás unidades funcionales, se incrementen los frentes de trabajo con jornadas de 24 horas, con el fin de cumplir con lo dispuesto en el plan de obras.
- Una vez evidenciada la situación que pone en riesgo la seguridad vial y los principios de operación, con las invasiones presentes en el tramo en afirmado, se recomienda a la Interventoría buscar mecanismos para que el concesionario garantice la seguridad vial y el cumplimiento de dichos principios, definidos en la sección 3.1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 018 de 2015.
- Se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI que, en los futuros proyectos de concesión, para los tramos en los corredores viales que se encuentren en afirmado, se definan mecanismos dentro del contrato para asegurar el cumplimiento de los principios de operación de un proyecto carretero, que para el presente proyecto se definen en la sección 3.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 018 de 2015, teniendo en cuenta la lección aprendida de las situaciones presentadas en el proyecto Autopista al Mar 2. En el recorrido de auditoría técnica por parte de la Oficina de Control Interno, se evidenció que el tramo que se encuentra en afirmado presenta gran cantidad de baches lo que dificulta una adecuada operación y una oportuna atención de los servicios para la atención de emergencias en la vía (ambulancia, carro taller, entre otros).

### 5.1.2 Unidad Funcional 2

Basados en el seguimiento de la Interventoría a la versión vigente del plan de obras del concesionario (V4), la construcción de la unidad funcional 2 debe finalizar el 21 de diciembre de 2020. Con corte al 31 de mayo de 2019, se tiene un atraso del 4.84%. Esta UF consiste en la construcción de 15.5km de nueva calzada bidireccional y operación y mantenimiento de 28km de la vía existente.

Se evidenciaron actividades para la construcción de los 15.5km de vía nueva en esta UF. El Concesionario se encuentra avanzando en estabilización de taludes con hidrosiembra<sup>5</sup>, instalación de base granular y cimentación de algunos puentes, como se muestra a continuación:



Foto 9. Construcción de la nueva vía de la UF2	Foto 10. Construcción de la nueva vía de la UF2
	
<p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.</p>	<p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.</p>
<p>Se evidencia la construcción del Puente N. 2 con una longitud de 231.54m, ubicado entre PK2+249 – PK2+491.</p>	<p>Construcción de cimentación del Puente N. 2 con una longitud de 231.54m, ubicado entre PK2+249 – PK2+491.</p>

<sup>5</sup> La hidrosiembra es la técnica de restauración del paisaje consistente en la proyección sobre el suelo de una mezcla homogénea de semillas, mulches, estabilizadores de suelos, fertilizantes y otros elementos, desde una cuba móvil con bomba de presión y boquillas de distribución.





<p>Foto 11. Vías a cielo abierto de la UF2</p>  <p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019</p>	<p>Foto 12. Vías a cielo abierto de la UF2</p>  <p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019</p>
<p>Se evidencian actividades de mantenimiento: Limpieza, rocería, pintura, Instalación de tachas y defensas metálicas.</p>	<p>Se evidencian actividades de mantenimiento: Limpieza, rocería, pintura, Instalación de tachas y defensas metálicas.</p>

En esta unidad funcional se encuentra ubicada la quebrada denominada El Tigre, donde, el 12 de junio de 2019, se presentó el desborde de la quebrada obstruyendo el tránsito por el corredor concesionado; sin embargo, se habilitó la operación alrededor de las 10am, como se puede evidenciar en las siguientes fotografías:

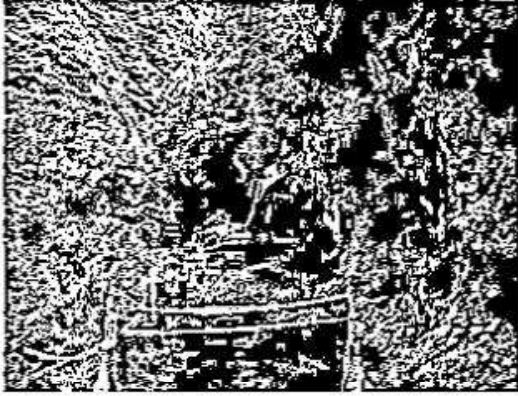

<p>Foto 13. Quebrada el Tigre UF2</p> 	<p>Foto 14. Quebrada el Tigre UF2</p>  <p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.</p>
---	---

Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.	
Emergencia en el PR30+100 de la quebrada denominada el Tigre presentada el 12/06/2019	Emergencia en el PR30+100 de la quebrada denominada el Tigre presentada el 12/06/2019

Se evidenciaron las obras que viene ejecutando el Concesionario para la construcción de los 15.5km de nueva calzada como se muestra a continuación:

Foto 15. Vía nueva de la UF2	Foto 16. Vía nueva de la UF2
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.
Conformación de la banca para la construcción de 15.5km de vía a cielo abierto.	Se evidencia instalación de subbase granular y taludes empradizados con hidrosiembra.

En esta unidad funcional, el Concesionario se encuentra trabajando jornadas de 24 horas en actividades de cimentación para los puentes, conformación de banca para la nueva calzada y de vías industriales, así:

Foto 17. Vías a cielo abierto para la UF2	Foto 18. Vías a cielo abierto para la UF2
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.
Conformación de vía a cielo abierto para la UF2	Construcción de cimentación para el puente 19 de la UF2

Se evidenció que el concesionario ha incrementado los frentes de trabajo con personal extranjero Chino, el cual se encuentra legalmente con visas de trabajo; no obstante, la Interventoría mediante oficio con Rad ANI 20194090512522 del 20 de mayo de 2019, ha solicitado a la ANI la no objeción para el otorgamiento de un periodo de cura al Concesionario Autopistas Urabá SA, por el presunto incumplimiento a la normatividad vigente nacional, Ley 842 de 2003, respecto a la contratación de personal extranjero, argumentando que a la fecha no se cuenta con la homologación de títulos e idoneidad para el personal extranjero, así como tampoco se ha implementado un control por parte del Concesionario, respecto a la información reportada del personal versus personal real laborando en capo y oficina. Actualmente se encuentra en espera del pronunciamiento de la ANI.

De la misma manera se evidenció que se ha incrementado sus esfuerzos con la adecuación de maquinaria para cumplir con lo dispuesto en el plan de obras V04.

A partir de lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

- Se sugiere a la interventoría evaluar cómo se va a realizar el seguimiento a las actividades de obra que se están ejecutando 24 horas por parte del Concesionario, con el fin de garantizar controles hacia las actividades que ya se vienen adelantando.
- Es necesario que, a partir de la solicitud hecha por la Interventoría, la ANI analice oportunamente la procedencia de usar los mecanismos de apremio con el Concesionario para garantizar el cumplimiento a la normativa vigente, Ley 842 de 2003, respecto a la contratación de personal extranjero.



### 5.1.3 Unidad Funcional 3

Con base en el seguimiento de la Interventoría a la versión vigente del plan de obras V04, se evidenció que la construcción de la unidad funcional 3 debe finalizar el 21 de diciembre de 2020. Con corte al 31 de mayo de 2019, presenta un déficit en el avance físico del 1.25%.



Esta UF tiene como objeto contractual, la construcción de un túnel de 2.2 km. El Concesionario solicitó, el 30 de noviembre de 2018, a la Autoridad Ambiental (ANLA) que le fuese otorgada una modificación de la Licencia Ambiental obtenida mediante Resolución N. 357 de 2018, sobre la cual la ANLA no se ha pronunciado. La solicitud se dio debido a la modificación en el trazado de las vías industriales de la UF3 que conectan con los portales del túnel Fuemia. Por lo tanto, actualmente no se vienen ejecutando actividades de obra en esa UF y se continúa a la espera del pronunciamiento de la Autoridad Ambiental.

El estado actual de la unidad funcional 3 se puede apreciar en las siguientes fotografías:

Foto 19. Vías Industriales para la UF3	Foto 20. Vías industriales para la UF3
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 13-06-2019.
Se evidencia la instalación de hidrosiembra, conformación de banca, obras hidráulicas, de las vías industriales de acceso para la construcción del Túnel de Fuemia.	Los cambios en las vías industriales, fundamentados en la geología del terreno, dieron lugar a la necesidad de solicitar cambios en la licencia ambiental.

Se evidenció que a pesar de que se solicitó la modificación a la Licencia Ambiental (Resolución 357 de 2018) para cambiar el alineamiento de las vías industriales de acceso al túnel Fuemia, el Concesionario ha venido realizando la construcción de estas vías sin la aprobación correspondiente por parte de la ANLA. La Interventoría ha alertado a la ANI y solicitado al Concesionario la suspensión de las actividades de las vías industriales<sup>6</sup>, por lo cual, la ANI dio no objeción al plazo de cura el 15 de mayo de 2019<sup>7</sup>, por 60 días el cual se encuentra dentro del término.

El estado actual de la UF3, como se muestra en las siguientes fotografías:

<sup>6</sup> Oficio con Rad ANI 20184091308872 del 13/12/2018

<sup>7</sup> Oficio con Rad ANI 20193120149211 del 18/05/2019

A la fecha, el Concesionario no ha iniciado actividades propias para la construcción del Túnel de Fuemia.

A partir de lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

- Se recomienda continuar con el seguimiento a los trámites ambientales pendientes del Concesionario que requieren de concepto por parte de la autoridad ambiental. Tales como, la modificación de las licencias ambientales otorgadas mediante Res. 072 de 2018 (UF1) y Res. 357 de 2018 (UF3).
- Se recomienda fortalecer gestión Interinstitucional entre la ANI y la ANLA con el fin de obtener oportunamente la aprobación de las modificaciones de las licencias ambientales.
- Se recomienda a la Interventoría generar alertas cuando se ejecuten actividades no aprobadas en los permisos y/o licencias ambientales ya que eso puede generar sanciones por parte de la Autoridad Ambiental.

#### 5.1.4 Unidad Funcional 4

Con base en el seguimiento de la Interventoría a la versión vigente del plan de obras (V04), la construcción de la unidad funcional 4 debe finalizar el 21 de diciembre de 2019. Con corte a 31 de mayo de 2019, se evidenció que la ejecución física de la unidad funcional 4 tiene una desviación negativa del 7%.

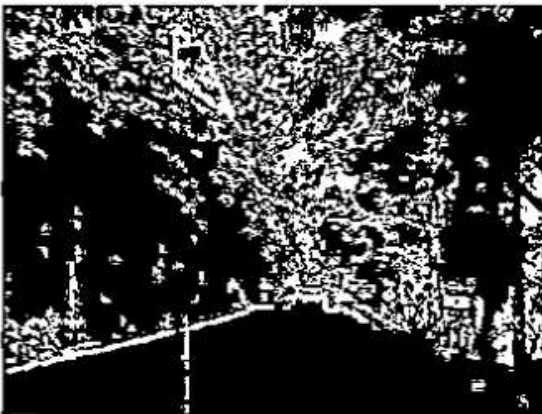

En esta UF, se tiene como objeto realizar la rehabilitación de 50.5 km de la vía existente y de intervenciones como la variante Mutata, mejoras del túnel la Llorona y la construcción de puentes adicionales en determinados tramos con el objetivo de mejorar el diseño geométrico del corredor Dabeiba-Mutata, las cuales fueron incluidas por el Concesionario en su propuesta para la obtención de un mayor puntaje en el momento de la adjudicación del contrato de concesión.

En el recorrido de auditoría técnica del 12 de junio de 2019, se evidenció que el Concesionario se encuentra ejecutando actividades para la rehabilitación de la vía con varios frentes de trabajo a lo largo de la UF.

Respecto de la variante Mutata, la Licencia Ambiental que viabiliza su construcción se encuentra en trámite por la Autoridad Ambiental a pesar de que el inicio de su ejecución está proyectado para el 10 de octubre de 2019.

El estado actual de la unidad funcional 4, se muestra enseguida:

Foto 21. Rehabilitación de la UF4	Foto 22. Rehabilitación de la UF4
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.
Colocación de asfalto en la UF4.	Se evidencian actividades de fresado y colocación de asfalto en la UF4.

Foto 23. Rehabilitación de la UF4	Foto 24. Rehabilitación de la UF4
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.
Se evidenció la colocación de asfalto, como parte de las actividades de rehabilitación.	Se evidenció que el Concesionario está rehabilitando primero las vías a cielo abierto y por último intervienen las obras de arte y puentes.

Se evidenciaron varias cuadrillas de trabajo con personal extranjero y nacional para adelantar las actividades de rehabilitación de la UF4, esto con el fin de compensar los atrasos presentados en el

cumplimiento del plan de obras; sin embargo, a 31 de mayo de 2019 no se ha logrado compensar el atraso presentado en esta unidad funcional.

A partir de lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

- Es necesario contemplar un plan de contingencia por parte del Concesionario para garantizar el cumplimiento del plan de obras.
- La Interventoría ha manifestado irregularidades en la contratación de personal extranjero y en mayo del presente año ha solicitado la no objeción a la ANI para dar inicio a un periodo de cura; por lo tanto, se considera que desde la Supervisión se debe analizar y manifestar oportunamente la posición de la ANI ante estas solicitudes, para garantizar el cumplimiento a la normativa vigente respecto a la contratación de personal extranjero.

#### 5.1.5 Unidad Funcional 5

Con base en el seguimiento de la Interventoría a la versión vigente del plan de obras (V04), se evidenció que la construcción de la unidad funcional 5 debe finalizar el 27 de diciembre de 2019. Con corte a 31 de mayo de 2019, presenta un déficit en la ejecución de las obras del 65.87%.

En esta UF se tiene como objeto la rehabilitación de 46.2 km de la calzada actual, y se prevé, será la primera unidad funcional en finalizar su construcción. En virtud del incidente del pasado 5 enero de 2018, con la quema de las casetas de peaje denominadas Chaparral / Riogrande, se acordó con la comunidad efectuar el traslado del peaje a la UF5 a la ubicación denominada El Tigre. Actualmente se está acordando con la comunidad las tarifas y la fecha del inicio de operación de este peaje. La nueva ubicación del peaje de la UF5, al igual que el avance de las actividades de obra se puede apreciar con las siguientes fotografías:

Foto 25. Rehabilitación de la UF5	Foto 26. Rehabilitación de la UF5
	
<p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>	<p>Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>
<p>Nueva ubicación para el peaje Chaparral / Riogrande, denominado El Tigre.</p>	<p>Se cuenta con la caseta de operaciones de peaje y los reductores de velocidad.</p>



Foto 27. Rehabilitación de la UF5	Foto 28. Rehabilitación de la UF5
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.
Se evidencian frentes de trabajo colocando asfalto.	Se evidencian frentes de trabajo fresando e instalando asfalto a lo largo de la UF5.

Foto 29. Rehabilitación de la UF5	Foto 30. Rehabilitación de la UF5
	
Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.	Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.
Rehabilitación de la calzada existente.	Se evidencian obras de compactación de asfalto.

Al igual que en la UF4, el Concesionario viene ejecutando labores para la rehabilitación de las vías a cielo abierto; no obstante, están dejando las obras de arte y los puentes menores a ejecutar una vez se termine de intervenir la calzada existente.

El Concesionario ha incrementado sus frentes de trabajo teniendo en cuenta que deberá finalizar sus actividades de obra el 27 de diciembre de 2019; pese a sus esfuerzos, aun cuenta con un atraso significativo, del 65.87%, a 31 de mayo de 2019.



A partir de lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

- Debido a la situación actual de la ejecución del Plan de Obras, al atraso significativo en la ejecución de las actividades de la UF5 y teniendo en cuenta que esta unidad debería entrar en etapa de operación en diciembre de 2019, se recomienda a la Interventoría revisar la necesidad de solicitar un plan de contingencia por parte del Concesionario para su terminación, de lo contrario plantear los mecanismos necesarios para apremiar el cumplimiento del Concesionario, ya que de no cumplirse puede afectar las condiciones inicialmente previstas para el proyecto. Esto puede desequilibrar la ecuación contractual ya que, entre otros, puede dar lugar a un desplazamiento de la Inversión.
- Se deben analizar los riesgos que podrían generarse en el momento del traslado del peaje Chaparral y/o Río Grande a la nueva ubicación denominada El Tigre y la implementación de aumento de las tarifas de dicho peaje. Debe revisarse la manera en que se generará el incremento, teniendo en cuenta lo sucedido en otros proyectos de 4G en los cuales la comunidad no ha permitido dichos aumentos o instalaciones de nuevos peajes en el corredor.
- Se sugiere evaluar cómo se va a realizar el seguimiento a las actividades de obra que se están ejecutando 24 horas por parte del Concesionario, con el fin de garantizar controles hacia las actividades que ya se vienen adelantando.


#### 5.1.6 Unidad Funcional 6


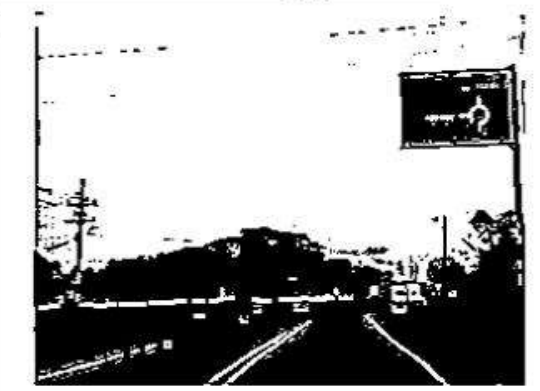
En el recorrido de auditoría, realizado el 12 de junio de 2019, se evidenció la disponibilidad de la unidad funcional 6 así como el estado de las obras de las variantes que hacen falta por entregar por parte del Concesionario Transversal de las Américas SAS, que son las siguientes:

- Variante Carepa PR45+903 – PR42.770
- Variante Reposo PR40+981 – PR35+880
- Variante Apartado PR33+676 – PR26+430
- Variante Currulao PR20+385 – Pr14+911.



Las obras pendientes, se espera que sean entregadas a Autopistas Urabá SAS para su operación y mantenimiento en el segundo semestre de 2019.

Se verificó la operación y mantenimiento de la UF6, lo que se puede observar en las siguientes fotografías:



<p><b>Foto 31. Operación y mantenimiento UF6</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>	<p><b>Foto 32 Operación y mantenimiento UF6</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>
<p>CCO de la Concesión Autopista al Mar 2</p>	<p>Operación de la vía de la UF6.</p>

<p><b>Foto 33. Operación y mantenimiento UF6</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019,</p>	<p><b>Foto 34. Valla Informativa instalada en la UF5</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019,</p>
<p>Se evidencia el buen estado del pavimento y una adecuada limpieza de la UF6.</p>	<p>Se evidenció que las glorietas de las variantes carecen de señalización y se han incrementado accidentes de tránsito en estas zonas.</p>

El peaje de Riogrande (unidireccional) suspendió su operación por el incidente con la comunidad con la quema de la caseta del peaje que se presentó el 5 de enero de 2018, quedando Inactivo. No obstante, es necesario aclarar que, a la fecha, el peaje sigue a cargo de la concesión Transversal de las Américas SAS; así mismo, se encuentran realizando el conteo de tráfico en ese sector y se está gestionando con la comunidad el traslado del peaje a una nueva ubicación en la UF5 denominada El Tigre. El estado de la estación de peaje se evidencia con las fotografías presentadas a continuación:

<p align="center"><b>Foto 35. Operación y mantenimiento UF6</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>	<p align="center"><b>Foto 36 Operación y mantenimiento UF1</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>
<p>Caseta del peaje Río grande inactivo. En este punto se cuenta con personal del Concesionario realizando conteros de tráfico.</p>	<p>Las instalaciones aun cuentan con los daños ocasionados en el evento del pasado 5 de enero de 2018.</p>

En la UF6 también se encuentra ubicado el peaje denominado Cirilo, que igualmente fue afectado por el incidente presentado el 5 de enero de 2018 y se reactivó el 10 de octubre de 2018, quedando 9 meses inactivo. Hoy día se encuentra operando y a cargo de la Concesión Autopista al Mar 2 y actualmente se encuentra en operación como se muestra a continuación:

<p align="center"><b>Foto 37. Operación y mantenimiento UF6</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>	<p align="center"><b>Foto 38 Operación y mantenimiento UF1</b></p>  <p align="center">Fuente: Visita de Auditoría OCI 12-06-2019.</p>
---	---



Caseta del peaje Cirilo en operación con un solo carril bidireccional.	Las instalaciones aun cuentan con los daños ocasionados en el evento del pasado 5 de enero de 2018; no obstante, se opera con normalidad y se reporta que el tráfico que se presenta ha sido mayor al esperado con la estructuración del proyecto.
--	--

Se evidenció que la UF6 se encuentra operando adecuadamente. En términos generales, los elementos de seguridad vial se encuentran en buen estado, como también se pudo ver una adecuada limpieza del corredor, evidenciando las actividades de rocería y mantenimiento rutinario.

Sin embargo, la señalización de la UF6, en las glorietas para acceder a las variantes, debería ser revisada y atendida lo más pronto posible para garantizar la seguridad vial del corredor.

Por lo anterior y en virtud de lo establecido en la Res. 0744 de 2018 *"por medio de la cual se adapta la política de prevención del daño antijurídico y el correspondiente plan de acción para la Agencia Nacional de Infraestructura"*, se recomienda a la Supervisión liderar acciones para la atención de la señalización de las glorietas de la UF6 y garantizar la seguridad vial del usuario del corredor concesionado Autopista al Mar 2.

#### 5.1.7 Materialización de riesgos compartidos y/o a cargo de la Nación

En virtud de la declaratoria de ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad en la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 018 de 2015, Concesión Autopista al Mar 2, celebrado entre la ANI y la Sociedad Autopistas Urabá S.A.S, y la suspensión de la obligación contractual de recaudo de peaje en las estaciones de Cirilo y Chaparral, asociadas a la unidad funcional 6 (tramo El Tigre-Necoeli), otorgado del 23 de marzo de 2018, donde se reconoce la materialización del riesgo por menor recaudo la que se asoció en el segundo acuerdo del Acta de Declaratoria del EER, así:

*"la ANI reconoce la asignación de riesgos en virtud de lo dispuesto en el literal (c) de la Sección 3.3 de la Parte General del Contrato, en relación con los efectos desfavorables derivados de la imposibilidad de recaudo de las estaciones de peaje Cirilo y Chaparral, por causas no imputables al Concesionario. Además, ratifica las obligaciones que la asunción de este riesgo conlleva, relacionadas con las compensaciones en las condiciones, plazos y montos previstos en la Sección 3.3 (h) de la Parte General del Contrato." (Negrilla fuera de texto)*

El 19 de diciembre de 2018 se suscribió la primera acta de cálculo de compensación por menor recaudo del Contrato de Concesión N. 018 de 2015 "Concesión Autopista al Mar 2", suscrita entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la Sociedad Concesionarios Autopistas Urabá SAS y el Consorcio Interventor PEB – ET, correspondiente al periodo comprendido entre el 11 de enero al 31 de marzo de 2018 (teniendo en cuenta las restricciones expuestas por la Interventoría en lo que respecta la estructura tarifaria aplicable para el cálculo de la compensación trimestral por menor recaudo de la que trata la Sección 3.3 de la Parte General del Contrato de Concesión). En esta acta las partes acordaron que el valor del riesgo materializado por menor recaudo del peaje, ascendió a la suma de \$1.619.127.271, expresado en valor presente y pesos del mes de referencia (diciembre de 2012), en el primer trimestre de 2018.

Así mismo, las partes acordaron que, se debía descontar el ahorro en las labores de operación y mantenimiento generado a favor del Concesionario por la entrega parcial de la UF6 del proyecto, por un valor de \$263.893.930 expresado en valor presente y pesos del mes de referencia (diciembre de 2012). También se acordó que el monto que resulte de las actas de cálculo de compensación por menor recaudo que se suscriban con posterioridad, se descontara la suma de \$3.110.577.205 en valor presente y pesos del mes de referencia (diciembre de 2012)<sup>8</sup>, en la medida en que dicho valor equivalga a la operación y mantenimiento que el Concesionario debió haber realizado durante octubre, noviembre y diciembre de 2017 en la infraestructura que le fue entregada por la Agencia únicamente hasta el 26 de diciembre de 2017. Este acuerdo se encuentra sujeto a la decisión del Amigable Compondedor de conformidad que se encuentra en proceso<sup>9</sup>, el cual, según lo reportado por el GIT de Defensa Judicial, tuvo su audiencia preliminar en abril de 2019 y cuya solicitud de convocatoria fue radicada en la Entidad en mayo de 2019.

Según lo pactado en el parágrafo de la cláusula quinta del Acta de Cálculo de compensación N. 1, se acuerda que, una vez descontadas de esa acta las cifras anteriormente mencionadas, de las Actas de Cálculo de Compensación por menor recaudo que se suscriban con posterioridad, se deberá compensar hasta el saldo a favor de la ANI, el cual asciende a \$1.755.343.864 en valor presente y pesos del mes de referencia y sin perjuicio de la deducción o descuento que se cause por el ahorro en las labores de operación y mantenimiento generado a favor del Concesionario por la entrega parcial de la UF6 del proyecto. Por lo tanto, el Acta no generó ninguna obligación dineraria a cargo de la ANI.

Actualmente las partes (ANI, concesionario e Interventoría) se encuentran en el trámite de suscripción del Acta de Cálculo de Compensación N. 2, realizando el cálculo de la compensación por menor recaudo del período del 1 de abril al 30 de junio de 2018.

Por otra parte, con la gestión que se está realizando con la comunidad para el traslado del peaje Chaparral /Riogrande, se activaría el riesgo descrito en el literal (d) de la Sección 13.3 de la Parte General del Contrato, que dice lo siguiente:

*"Parcialmente, los efectos favorables o desfavorables del cambio de ubicación de las Estaciones de Peaje cuando dicha modificación sea impuesta por la ANI o por cualquier Autoridad Estatal con capacidad para ordenar tal modificación, en la medida que la situación de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer los pagos,*

<sup>8</sup> En virtud de lo previsto en el Literal d) de la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión: "En caso de que la fecha de entrega de las estaciones de peaje que se encuentren comprendidas dentro del Contrato de Concesión 008 de 2010 sea posterior al 30 de septiembre de 2017, se seguirá el procedimiento establecido en el numeral 3.3 (h) del Contrato Parte General, entendiéndose que este evento equivaldría a lo establecido en el numeral 3.3 (g) (i) y 13.3 (c) del Contrato Parte General, descontando el valor que corresponda por concepto de los costos de Operación y Mantenimiento de dicha Infraestructura, que se ha estimado en MIL QUINIENTOS CUARENTA Y TRES MILLONES (\$1.543.000.000) pesos del mes de referencia mensuales o proporcional a la fracción del mes."

<sup>9</sup> Numeral 20 del Acta de cálculo de compensación N. 1: "(...) el Concesionario considera que dicha deducción no es procedente, ya que, a su juicio, no se cumplen los supuestos de hecho que se regulan en el literal d) de la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión."

en las condiciones, plazos y montos previstos en la Sección 3.3 (h) de la Parte General del Contrato. El análisis para la evaluación de los riesgos en el proyecto Autopista al Mar 2 inició en diciembre de 2017<sup>10</sup> con la actualización de la matriz de riesgos del proyecto por parte del equipo de Supervisión y el 27 de abril de 2018 mediante oficio con Rad ANI 20186020129371 se radicó la solicitud al Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MHCP la modificación del plan de aportes solicitando cubrir la necesidad de recursos para atender los riesgos de demoras en la entrega de casetas de peaje, no operación de casetas de peaje, reubicación de estaciones y diferencial tarifario, además de aumentar y redistribuir los aportes por el riesgo comercial, mientras que para el riesgo ambiental se mantuvo el plan de aportes aprobado. A continuación se muestra un balance con los valores totales que se solicitaron al MHCP hasta diciembre de 2040:

**Tabla 6. Resumen del nuevo plan de aportes proyecto Autopista Mar 2 a abril de 2018**

De Jun-18 a dic-40	Ambiental	Riesgo Comercial	Demoras	Reubicación Peajes	No Operación	Diferencial Trafico	Total de las subcuentas para Jun-18 a dic-40
TOTAL	2.847	629.253	9.417	132.235	15.078	89.386	878.216

Cifras en millones de pesos constantes de diciembre 2012.

Esta solicitud aún se encuentra en trámite ante el MHCP, no obstante, El 16 de mayo de 2019 se llevó a cabo una reunión con el MHCP en la cual se discutieron los comentarios y se explicaron los temas más relevantes para agilizar el trámite de la actualización del plan de aportes.

En virtud de las necesidades que se han venido presentando en el desarrollo del proyecto, el 25 de junio de 2019, la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno de la ANI mediante oficio con Rad ANI 20196020199661 emitió respuesta a los comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MHCP y se actualiza la valoración de las obligaciones contingentes de la nación en el proyecto Autopista al Mar 2, modificando el plan de aportes de la siguiente manera:

**Tabla 7. Resumen del nuevo plan de aportes proyecto Autopista Mar 2 a junio de 2019**

De ago-19 a dic-40	Ambiental	Riesgo Comercial	Demoras	
TOTAL		1.807.000.000	407.279.000.000	9.537.344.350

Reubicación Peajes	No Operación	Diferencial Trafico	Total de las subcuentas para ago-19 a dic-40
722.807.530.180	18.898.854.792	7.141.091.667	1.167.470.820.989

Cifras en pesos constantes de diciembre 2012.

A la fecha, la modificación del plan de aportes se encuentra en trámite y la ANI está en espera del pronunciamiento por parte del MHCP en referencia a la actualización. El plan de aportes aprobado

<sup>10</sup> Actualización de la Matriz de riesgos del proyecto por la supervisión Mediante radicado ANI No. 2017-602-038292-1 del 28 de noviembre del 2017.

mediante oficio con Rad ANI 20154090275352 del 13 de mayo de 2015 para el proyecto Autopista al Mar 2, estaría vigente hasta la aprobación de la propuesta emitida el 25 de junio de 2019<sup>11</sup>.

A partir de lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

- Ante las notificaciones del Concesionario referentes a presuntos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), teniendo bajo consideración que su aceptación afecta las condiciones inicialmente previstas para la ejecución del contrato de concesión, se recomienda revisar, en conjunto con la interventoría cada uno de los casos que se vienen presentando para determinar oportunamente su procedencia o no.
- Mantener un trabajo mancomunado con el área de riesgos de la Entidad a fin de establecer las necesidades por contingencia que viene presentando el proyecto, esto conforme a la materialización de los riesgos compartidos, los cuales involucran recursos adicionales para las subcuentas predial, ambiental y redes.
- Una vez revisado el saldo final a corte del 31 de mayo de 2019 en el fondo de contingencias para el proyecto Autopista al Mar 2, con un valor de \$29.956.002.526.10 (Subcuentas predial, ambiental, redes, demoras entrega peajes contrato y comercial), se recomienda continuar oportunamente con la gestión, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), que requiere la modificación del Plan de Aportes al Fondo de Contingencias del proyecto para un total de \$1.167.470.820.989 (total de las subcuentas hasta dic-40), en virtud de la materialización del riesgo por la demora en la entrega de las casetas de peaje y la no operación de los peajes de Chaparral / Riogrande, la activación del riesgo por los efectos favorables y desfavorables del traslado del peaje Chaparral / Riogrande a El Tigre. Se considera que las lecciones aprendidas tras la materialización de riesgos se deben compartir con la Vicepresidencia de Estructuración ya que de esta manera se puede aportar a futuros proyectos de APP a cargo de la ANI.

#### 5.1.8 Consolidado de conclusiones de los temas específicos

- Con respecto al avance en la ejecución de la UF1, se evidencia que en el último año se viene presentando un atraso en la ejecución de las actividades de obra, derivado, en parte a que a la fecha aún no ha sido efectivo el desembolso de crédito. En este sentido se considera que es necesario que la ANI y la interventoría continúen con el acompañamiento en el trámite del desembolso y que propongan planes de contingencia para cumplir con las fechas dispuestas en el plan de obras V04.
- Se recomienda que, al igual que en las demás unidades funcionales, en la UF1 se incrementen los frentes de trabajo con jornadas de 24 horas, con el fin de cumplir con lo dispuesto en el plan de obras.
- Una vez evidenciada la situación que pone en riesgo la seguridad vial y los principios de operación, con las invasiones presentes en el tramo en afirmado, se recomienda a la

<sup>11</sup> Oficio con Rad ANI 20196020199661 del 25/06/2019 – Actualización del plan de aportes para el proyecto Autopista al Mar 2.



Interventoría buscar mecanismos para que el concesionario garantice la seguridad vial y el cumplimiento de dichos principios, definidos en la sección 3.1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 018 de 2015.

- Se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI que, en los futuros proyectos de concesión, para los tramos en los corredores viales que se encuentren en afirmado, se definan mecanismos dentro del contrato para asegurar el cumplimiento de los principios de operación de un proyecto carretero, que para el presente proyecto se definen en la sección 3.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 018 de 2015, teniendo en cuenta la lección aprendida de las situaciones presentadas en el proyecto Autopista al Mar 2. En el recorrido de auditoría técnica por parte de la Oficina de Control Interno, se evidenció que el tramo que se encuentra en afirmado presenta gran cantidad de baches lo que dificulta una adecuada operación y una oportuna atención de los servicios para la atención de emergencias en la vía (ambulancia, carro taller, entre otros).
- Es necesario que, a partir de la solicitud hecha por la Interventoría, la ANI analice oportunamente la procedencia de usar los mecanismos de apremio con el Concesionario para garantizar el cumplimiento a la normativa vigente, Ley 842 de 2003, respecto a la contratación de personal extranjero.
- Se recomienda continuar con el seguimiento a los trámites ambientales pendientes del Concesionario que requieren de concepto por parte de la autoridad ambiental. Tales como, la modificación de las licencias ambientales otorgadas mediante Res. 072 de 2018 (UF1) y Res. 357 de 2018 (UF3).
- Se recomienda fortalecer gestión interinstitucional entre la ANI y la ANLA con el fin de obtener oportunamente la aprobación de las modificaciones de las licencias ambientales.
- Se recomienda a la Interventoría generar alertas cuando se ejecuten actividades no aprobadas en los permisos y/o licencias ambientales ya que eso puede generar sanciones por parte de la Autoridad Ambiental.
- Es necesario contemplar un plan de contingencia por parte del Concesionario para garantizar el cumplimiento del plan de obras.
- La Interventoría ha manifestado irregularidades en la contratación de personal extranjero y en mayo del presente año ha solicitado la no objeción a la ANI para dar inicio a un periodo de cura; por lo tanto, se considera que desde la Supervisión se debe analizar y gestionar oportunamente la posición de la ANI ante estas solicitudes para garantizar el cumplimiento a la normativa vigente respecto a la contratación de personal extranjero.
- Debido a la situación actual de la ejecución del Plan de Obras, al atraso significativo en la ejecución de las actividades de la UF5 y teniendo en cuenta que esta unidad debería entrar en etapa de operación en diciembre de 2019, se recomienda a la Interventoría revisar la necesidad de solicitar un plan de contingencia por parte del Concesionario para su terminación, de lo contrario plantear los mecanismos necesarios para apremiar el cumplimiento del Concesionario, ya que de no cumplirse puede afectar las condiciones inicialmente previstas para el proyecto. Esto puede desequilibrar la ecuación contractual ya que, entre otros, puede dar lugar a un desplazamiento de la inversión.

- Se deben analizar los riesgos que podrían generarse en el momento del traslado del peaje Chaparral y/o Rio Grande a la nueva ubicación denominada El Tigre y la implementación de aumento de las tarifas de dicho peaje. Debe revisarse la manera en que se generará el incremento, teniendo en cuenta lo sucedido en otros proyectos de 4G en los cuales la comunidad no ha permitido dichos aumentos o instalaciones de nuevos peajes en el corredor.
- Se sugiere evaluar cómo se va a realizar el seguimiento a las actividades de obra que se están ejecutando 24 horas por parte del Concesionario, con el fin de garantizar controles hacia las actividades que ya se vienen adelantando.
- En virtud de lo establecido en la Res. 0744 de 2018 *"por medio de la cual se adopta la política de prevención del daño antijurídico y el correspondiente plan de acción para la Agencia Nacional de Infraestructura"*, se recomienda a la Supervisión liderar acciones para la atención de la señalización de las glorietas de la UF6 y garantizar la seguridad vial del usuario del corredor concesionado Autopista al Mar 2
- Ante las notificaciones del Concesionario referentes a presuntos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), teniendo bajo consideración que su aceptación afecta las condiciones inicialmente previstas para la ejecución del contrato de concesión, se recomienda revisar, en conjunto con la interventoría cada uno de los casos que se vienen presentando para determinar oportunamente su procedencia o no.
- Mantener un trabajo mancomunado con el área de riesgos de la Entidad a fin de establecer las necesidades por contingencia que viene presentando el proyecto, esto conforme a la materialización de los riesgos compartidos, los cuales involucran recursos adicionales para las subcuentas predial, ambiental y redes.
- Una vez revisado el saldo final a corte del 31 de mayo de 2019 en el fondo de contingencias para el proyecto Autopista al Mar 2, con un valor de \$29.956.002.526.10 (Subcuentas predial, ambiental, redes, demoras entrega peajes contrato y comercial), se recomienda continuar oportunamente con la gestión, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), que requiere la modificación del Plan de Aportes al Fondo de Contingencias del proyecto para un total de \$1.167.470.820.989 (total de las subcuentas hasta dic-40), en virtud de la materialización del riesgo por la demora en la entrega de las casetas de peaje y la no operación de los peajes de Chaparral / Rio grande, la activación del riesgo por los efectos favorables y desfavorables del traslado del peaje Chaparral / Rio grande a El Tigre. Se considera que las lecciones aprendidas tras la materialización de riesgos se deben compartir con la Vicepresidencia de Estructuración ya que de esta manera se puede aportar a futuros proyectos de APP a cargo de la ANI.

## 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE 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, se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la

aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED), por segunda vez, al Consorcio Interventor PEB - ET;<sup>12</sup>

Tabla 8. Resultados de calificación MED de junio de 2019

Id	Componente	0-69	70-89	90-100	Cumplimiento contractual
		Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	77,27	-	11/11 (100%)
02	Gestión Técnica	-	77,08	-	24/24 (100%)
03	Gestión Financiera	-	76,19	-	21/21 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	81,25	-	12/12 (100%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	-	76,92	-	13/13 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	75,00	-	10/10 (100%)
07	Gestión Social	-	72,92	-	11/12 (92%)
08	Gestión Predial	-	77,08	-	12/12 (100%)
<b>Calificación ponderada:</b>		<b>77/100</b>		<b>Cumplimiento contractual: 114/115 (99%)</b>	

En general, se observó una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales. Dadas las actualizaciones que se le hacen anualmente a la MED las calificaciones obtenidas en el ejercicio de auditoría adelantada a la Interventoría en el 2017,<sup>13</sup> presentada en la siguiente tabla, no son comparables directamente con las obtenidas en junio de 2019 ya que obedecen a escalas diferentes. Entre otras modificaciones, en 2017 el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70.5/100 y en la calificación del presente año con un puntaje de 75/100.

<sup>12</sup> Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 1 y 5

<sup>13</sup> Informe de auditoría técnica previa en 2017 con Rad ANI 20171020078653 del 01/06/2017

Tabla 9. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones	
		may-17	jun-19
01	Gestión Administrativa	70,08	77,27
02	Gestión Técnica	73,58	77,08
03	Gestión Financiera	70,17	76,19
04	Gestión Jurídica	74,71	81,25
05	Gestión de Aforo y recaudo	NA	76,92
06	Gestión Ambiental	68,83	75,00
07	Gestión Social	73,50	72,92
08	Gestión Predial	73,17	77,08
Calificación		72,00	77/100

Con base en la auditoría adelantada los días 12, 13 y 14 de junio de 2019, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de concesión, sobre lo cual la Oficina de Control Interno concluyó:

Tabla 10. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<b>COMPONENTE ADMINISTRATIVO 77.27/100</b>	
1) La Interventoría cuenta con una organización definida para atender la correspondencia recibida de la ANI, el Concesionario, y demás entes externos con el fin de contestar oportunamente y atenderlas en los términos establecidos	1) Se recomienda a la Interventoría asegurar que el Concesionario adapte la normatividad colombiana vigente en su plan de aseguramiento de calidad.
<b>COMPONENTE TÉCNICO 77.08/100</b>	



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>1) Se evidencia un detallado seguimiento al avance físico del proyecto y se reporta según el plan de obras vigente, con el fin de verificar la realidad de la actividad de obra que realiza el concesionario.</p> <p>2) Se evidenció un control semanal para la programación de actividades de operación y mantenimiento del corredor concesionado, lo que garantiza una mayor eficacia a la hora de supervisar y verificar los trabajos en campo.</p>	<p>1) En virtud de que los resultados de calidad de la textura superficial del asfalto no están cumpliendo con las especificaciones técnicas mínimas, se recomienda continuar alertando sobre esta situación y lo que genere un riesgo para una adecuada operación del corredor vial.</p> <p>2) Se sugiere evaluar cómo se va a realizar el seguimiento a las actividades de obra que se están ejecutando 24 horas por parte del concesionario, con el fin de garantizar controles hacia las actividades que ya se vienen adelantando.</p>
<b>COMPONENTE FINANCIERO 76.19/100</b>	
<p>1) Se evidencia un análisis con controles definidos de los indicadores de los estados financieros del Concesionario, lo que garantizan un cumplimiento oportuno de los mismos.</p>	<p>1) En virtud de que el certificado de lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción allegado a esta oficina corresponde al año 2017, se recomienda a la Interventoría verificar con mayor frecuencia que el concesionario ejecute acciones preventivas para evitar que cualquier persona natural o jurídica utilice a las entidades públicas o privadas que participen dentro del proyecto, como instrumento para el lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción, en cumplimiento de la Ley aplicable, con el fin de dar un adecuado cumplimiento al Estatuto Anticorrupción Ley 1474 de 2011.</p>
<b>COMPONENTE JURÍDICO 81.25/100</b>	
<p>1) La interventoría emite oportunamente alertas preventivas por escrito a la ANI, sobre asuntos de responsabilidad del concesionario, acompañadas de conceptos y análisis.</p>	<p>1) Continuar trabajando mancomunadamente con el área de riesgos y financiera de la Entidad con el análisis de recursos disponibles para mitigar riesgos del área comercial, con el fin de definir oportunamente los mecanismos para mitigar los riesgos compartidos que se están materializando y que pueden llegar a afectar recursos públicos.</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<b>COMPONENTE DE AFORO Y RECAUDO 76.92/100</b>	
<p>1) Con el fin de garantizar mayor confiabilidad, la interventoría cuenta con una firma especializada que le brinda apoyo con el contero de vehículos independientes en cada una de las estaciones de peaje, y así mismo, se cuenta con acceso en tiempo real a las cámaras instaladas en los peajes.</p>	<p>1) En virtud de la falla operativa que presenta una de las cámaras de la interventoría para el conteo de tráfico en el peaje de Rlogrande, se recomienda realizar mantenimientos periódicos a los equipos, con el fin de garantizar la confiabilidad y oportunidad en el conteo de tráfico que pasa por el peaje.</p>
<b>COMPONENTE AMBIENTAL 75.00/100</b>	
<p>1) La Interventoría advierte por escrito a la ANI, asuntos de responsabilidad del Concesionario que ameriten advertencia o alerta previa, acompañado de conceptos, análisis y conclusiones hacia la entidad.</p>	<p>1) Se recomienda a la Interventoría, gestionar de manera oportuna para tomar acciones en referencia al trámite para la obtención de la Licencia Ambiental de la UF4 para la variante de Mutatá, teniendo en cuenta que el inicio de las actividades de obra se tiene previstas para octubre de 2019. No obstante, esta situación fue una no conformidad en la auditoría técnica de 2017, realizada por esta Oficina y a la fecha no ha sido solucionada.</p> <p>2) Se recomienda continuar con el seguimiento a los trámites ambientales pendientes del Concesionario que requieren de concepto por parte de la Autoridad Ambiental, tales como, la modificación de las licencias ambientales Res. 072 de 2018 (UF1) y Res. 357 de 2018 (UF3). Asimismo, se recomienda continuar alertando y usando los mecanismos de apremio para controlar las actividades por parte del Concesionario, especialmente las que no cuentan con permisos o autorización de parte de la Autoridad Ambiental ya que en la auditoría se evidenció la construcción de vías industriales no autorizadas en la UF3.</p>
<b>COMPONENTE SOCIAL 72.92/100</b>	
<p>1) La Interventoría lleva un control y seguimiento detallado al plan de gestión social del Concesionario, garantizando el cumplimiento de cada uno de los programas del plan de gestión social.</p> <p>2) La Interventoría realiza oportunamente el inventario socioeconómico sobre la industria,</p>	<p>1) Se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento que ha venido aplicando a los grupos socio-organizacionales, en virtud de la historia de asentamiento poblacional que se encuentra en la zona del corredor vial, con el fin de garantizar la movilidad y la transitabilidad de la vía.</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
agroindustria y comercio asentado alrededor del derecho de vía, el cual allega anualmente a la ANI.	
<b>COMPONENTE PREDIAL 77.08/100</b>	
1) La Interventoría cuenta con un control y seguimiento riguroso para la verificación del PAP (Plan de Adquisición Predial) del Concesionario. 2) La Interventora genera estudios a los costos prediales y genera alertas a la ANI ante los posibles sobrecostos que podrían presentarse en la subcuenta predial.	1) Se recomienda incrementar los controles por parte de la Interventoría para el seguimiento al cercado y a las demoliciones de la Infraestructura en los predios adquiridos para el proyecto, ya que en el recorrido de auditoría se evidenciaron invasiones como la del predio la Meseta, cuyo impacto hubiese podido mitigarse si el predio se hubiese cercado al momento de la entrega.

## 7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

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

1. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generado 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) generado a partir de no conformidades señaladas por la Oficina de Control Interno en la auditoría de 2017.
3. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir de mayo de 2018, por Organismos de Control del Estado, de la Superintendencia de Transporte y de la Oficina de Control Interno de la ANI.

La verificación de las acciones descritas se presenta enseguida:

### 7.1 Avances en el plan de mejoramiento institucional (hallazgos de la contraloría general de la república)

En el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)<sup>14</sup> no se cuenta con hallazgos por parte de la Contraloría General de la República (CGR).

<sup>14</sup> Disponible para descarga en <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

### 7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Se evidenció que, con corte al 31 de mayo de 2019, en el Plan de Mejoramiento por procesos (PMP) se tiene una (1) no conformidad N. 3386 derivada de la auditoría técnica del 2017. Como parte de las actividades de la auditoría, el 28 de junio de 2019 se adelantó una mesa de trabajo con la Supervisión, mediante la que se ajustaron las acciones de mejoramiento y se modificó la fecha de cierre. La descripción de la no conformidad, al igual que las acciones de mejoramiento que propuso la Supervisión en la mesa de trabajo mencionada, se describe a continuación:

**Tabla 11. No conformidades en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) al 31 de mayo de 2019**

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
3386	<p>Para la supervisión:</p> <p>Ante el inminente riesgo ambiental por la no consecución de permisos y licencias ambiental, no es claro el actuar de la supervisión con respecto a este particular habiendo transcurrido 16 meses desde el inicio del proyecto y no teniendo aun una expectativa concreta de expedición de estos trámites ambientales.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 80%</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Presentaciones para las mesas de PINES y registro de asistencia.</li> <li>2. Oficios de seguimiento por parte del equipo de apoyo a la supervisión</li> <li>3. Obtención de la Licencia Ambiental de variante Mutatá UF4</li> </ol> <p>Fecha de cierre: 31/10/2019</p>

La Supervisión ha evidenciado la gestión por parte de la ANI para la obtención de las Licencias Ambientales; no obstante, la no conformidad No. 3386 se cerrará una vez se cuente con la Licencia Ambiental correspondiente a la variante de Mutatá de la UF4.

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

Respecto de atención a solicitudes de Organismos de Control del Estado, hechas a partir de marzo de 2018, se destaca lo siguiente:

1. La Contraloría General de la República (CGR) allegó siete (7) comunicaciones, en su mayoría solicitando información para el desarrollo de la auditoría de cumplimiento adelantada en el 2018.
2. La Defensoría del Pueblo no emitió comunicaciones en referencia al contrato de concesión No. 018 de 2015.
3. La Procuraduría General de la Nación allegó una (1) comunicación donde solicitó información en virtud de los procesos preventivos y atención a las quejas presentadas por la ciudadanía por su incomodidad en la construcción de los nuevos peajes en la región de Urabá.

Con relación a solicitudes provenientes de la Superintendencia de Puertos y Transporte se evidenció que se recibieron dos (2) comunicaciones en la Entidad, informando visita de inspección técnica para

los días 10, 11, 12 y 13 de septiembre de 2018 y la inspección de señalización nocturna realizada los días 19 y 20 de noviembre de 2018.

El detalle de los requerimientos mencionados se muestra en el Anexo 2.

## 8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI, el 19 de junio de 2019 mediante correo electrónico se comunicaron, a la Interventoría y al equipo de Supervisión las conclusiones del proceso de auditoría, dando la oportunidad de exponer su posición al respecto de manera soportada hasta el 21 de junio de 2019. Se recibió respuesta de la ANI y de la Interventoría el lunes 21 de junio de 2019, las cuales fueron revisadas por la OCI y de acuerdo con el análisis generado sobre las mismas se emiten las siguientes consideraciones del capítulo 8.

A continuación, se presentan las buenas prácticas, recomendaciones y no conformidades derivadas del ejercicio de auditoría, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto y de los resultados que espera obtener la ANI.

### 8.1 Buenas prácticas

#### 8.1.1 Para la Interventoría:

1. La Interventoría emite oportunamente alertas preventivas por escrito a la ANI, sobre asuntos de responsabilidad del concesionario, acompañadas de conceptos y análisis.
2. Se evidencia un detallado seguimiento al avance físico del proyecto y se reporta según el plan de obras vigente, con el fin de verificar la realidad de la actividad de obra que realiza el concesionario.
3. Se evidenció un control semanal para la programación de actividades de operación y mantenimiento del corredor concesionado, lo que garantiza una mayor eficacia a la hora de supervisar y verificar los trabajos en campo.
4. La interventoría cuenta con un control y seguimiento riguroso para la verificación del PAP (Plan de Adquisición Predial) del Concesionario.
5. La Interventoría genera estudios a los costos prediales y genera alertas a la ANI ante los posibles sobrecostos que podrían presentarse en la subcuenta predial.
6. La Interventoría lleva un control y seguimiento detallado al plan de gestión social del Concesionario, garantizando el cumplimiento de cada uno de los programas del plan de gestión social.
7. La Interventoría realiza oportunamente el inventario socioeconómico sobre la industria, agroindustria y comercio asentado alrededor del derecho de vía, el cual allega anualmente a la ANI.



## 8.2 No Conformidades

Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual. En este sentido, se tiene un plazo de un (1) mes, posterior a la radicación del informe de auditoría, para que la Interventoría, con la correspondiente validación de parte de la Supervisión, presente los planes de mejoramiento correspondientes, los cuales deben ser remitidos al correo electrónico [mcuenca@ani.gov.co](mailto:mcuenca@ani.gov.co) para su revisión y formalización:

### 8.2.1 Para la Supervisión:

No se encontraron no conformidades para el equipo de Supervisión.

### 8.2.2 Para la Interventoría:

1. No se evidenció que la Interventoría actualice su página web. Teniendo en cuenta que esta información está dispuesta al público, se aumenta el riesgo de tener información incongruente o no actualizada y de incumplir el artículo tercero de la Ley 1712 de 2014, respecto a algunos de los principios allí señalados:

*"Ley 1712 de 2014, ARTÍCULO 3o. OTROS PRINCIPIOS DE LA TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA. En la interpretación del derecho de acceso a la información se deberá adoptar un criterio de razonabilidad y proporcionalidad, así como aplicar los siguientes principios:*

*Principio de transparencia. Principio conforme al cual toda la información en poder de los sujetos obligados definidos en esta ley se presume pública, en consecuencia de la cual dichos sujetos están en el deber de proporcionar y facilitar el acceso a la misma en los términos más amplios posibles y a través de los medios y procedimientos que al efecto establezca la ley, excluyendo solo aquello que esté sujeto a las excepciones constitucionales y legales y bajo el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley...*

*...Principio de eficacia. El principio impone el logro de resultados mínimos en relación con las responsabilidades confiadas a los organismos estatales, con miras a la efectividad de los derechos colectivos e individuales.*

*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.*

*Principio de la divulgación proactiva de la información. El derecho de acceso a la información no radica únicamente en la obligación de dar respuesta a las peticiones*

*de la sociedad, sino también en el deber de los sujetos obligados de promover y generar una cultura de transparencia, lo que conlleva la obligación de publicar y divulgar documentos y archivos que plasman la actividad estatal y de interés público, de forma rutinaria y proactiva, actualizada, accesible y comprensible, atendiendo a límites razonables del talento humano y recursos físicos y financieros...”*

### 8.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la Interventoría como por parte de la Supervisión.

Las recomendaciones son sugerencias que advierte la Oficina de Control Interno y que no revisten incumplimiento denotado como parte de la auditoría realizada; por el contrario, se proponen maneras de implementar, mantener y prevenir situaciones que puedan darse en el desarrollo del proyecto.

#### 8.3.1 Para la Interventoría:

1. Se recomienda a la Interventoría asegurar que el Concesionario adopte la normatividad colombiana vigente en su plan de aseguramiento de calidad.
2. Con respecto al avance en la ejecución de la UF1, se evidencia que en el último año se viene presentando un atraso en la ejecución de las actividades de obra, derivado, en parte a que a la fecha aún no ha sido efectivo el desembolso de crédito. En este sentido se considera que es necesario que la ANI y la Interventoría continúen con el acompañamiento en el trámite del desembolso y que propongan planes de contingencia para cumplir con las fechas dispuestas en el plan de obras V04.
3. Una vez evidenciada la situación que pone en riesgo la seguridad vial y los principios de operación, con las invasiones presentes en el tramo en afirmado, se recomienda a la Interventoría buscar mecanismos para que el concesionario garantice la seguridad vial y el cumplimiento de dichos principios, definidos en la sección 3.1 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 018 de 2015.
4. En virtud de que los resultados de calidad de la textura superficial del asfalto no están cumpliendo con las especificaciones técnicas mínimas, se recomienda continuar alertando sobre esta situación y lo que genere un riesgo para una adecuada operación del corredor vial.
5. Debido a la situación actual de la ejecución del Plan de Obras, y al atraso significativo en la ejecución de las actividades de la UF5 y, teniendo en cuenta que esta unidad debería entrar en etapa operativa en diciembre de 2019, se recomienda a la Interventoría revisar la necesidad de un plan de contingencia por parte del Concesionario para su terminación, de lo contrario plantear los mecanismos necesarios para apremiar el cumplimiento del concesionario.

6. Se recomienda a la Interventoría implementar mecanismos de apremio al Concesionario para que se dé cumplimiento a los procesos constructivos para los ZODMEs y las obras de manejo de aguas establecidos en los PAGA, con el fin de evitar incumplimientos ante la Autoridad Ambiental.
7. Se recomienda continuar con el seguimiento a los trámites ambientales pendientes del Concesionario que requieren de concepto por parte de la Autoridad Ambiental, tales como, la modificación de las licencias ambientales Res. 072 de 2018 (UF1) y Res. 357 de 2018 (UF3). Asimismo, se recomienda continuar alertando y usando los mecanismos de apremio para controlar las actividades por parte del Concesionario, especialmente las que no cuentan con permisos o autorización de parte de la Autoridad Ambiental ya que en la auditoría se evidenció la construcción de vías Industriales no autorizadas en la UF3.
8. Insistir en los requerimientos necesarios hacia el Concesionario a fin de poder contar con la información necesaria para poder hacer los análisis propios de la Interventoría, respecto del control de la fase constructiva del proyecto. En caso de considerarlo pertinente solicitar colaboración a la ANI en los casos de mayor relevancia donde no ha sido posible obtener la documentación solicitada.
9. En virtud de que el certificado de lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción allegado a esta Oficina corresponde al año 2017, se recomienda a la interventoría verificar con mayor frecuencia que el Concesionario ejecute acciones preventivas para evitar que cualquier persona natural o jurídica utilice a las entidades públicas o privadas que participen dentro del proyecto, como Instrumento para el lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción, en cumplimiento de la Ley aplicable, con el fin de dar un adecuado cumplimiento al Estatuto Anticorrupción Ley 1474 de 2011.
10. Mantener un trabajando mancomunadamente con el área de riesgos y financiera de la Entidad con el análisis de recursos disponibles para mitigar riesgos del área comercial, con el fin de definir oportunamente los mecanismos para mitigar los riesgos compartidos que se están materializando y que pueden llegar a afectar recursos públicos
11. Se deben analizar los riesgos que podrían generarse en el momento del traslado del peaje Chaparral y/o Río Grande a la nueva ubicación denominada El Tigre y la implementación de aumento de las tarifas de dicho peaje. Debe revisarse la manera en que se generará el incremento, teniendo en cuenta lo sucedido en otros proyectos de 4G en los cuales la comunidad no ha permitido dichos aumentos o instalaciones de nuevos peajes en el corredor.
12. Mantener un control estricto en la verificación de cada uno de los planteamientos del Concesionario referidos a Eventos Eximentes de Responsabilidad – EER ya que, ante los eventos surgidos por la instalación de los peajes y las invasiones presentadas en el corredor concesionado, se vienen solicitando reconocimientos que deben ser revisados de manera

especial. Se debe tener en cuenta que su reconocimiento generaría un impacto en las condiciones iniciales consideradas para el del contrato de concesión.

13. Mantener un control minucioso a las observaciones generadas por la Autoridad Ambiental a los Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA presentados por el Concesionario que prevé mejoras en el manejo que se le viene dando al cumplimiento de la licencia ambiental del proyecto.
14. Se sugiere evaluar cómo se va a realizar el seguimiento a las actividades de obra que se están ejecutando 24 horas por parte del concesionario, con el fin de garantizar controles hacia las actividades que ya se vienen adelantando.
15. En virtud de la falla operativa que presenta una de las cámaras de la interventoría para el conteo de tráfico en el peaje de Riogrande, se recomienda realizar mantenimientos periódicos a los equipos, con el fin de garantizar la confiabilidad y oportunidad en el conteo de tráfico que pasa por el peaje.

### 8.3.2 Para la Supervisión:

Se evidenció que el equipo de apoyo a la supervisión ejerce un control integral sobre el proyecto a través de los profesionales que lo conforman: técnicos, jurídicos prediales, ambientales, sociales, financieros, jurídicos y profesionales en riesgos.

Se presentan las siguientes oportunidades de mejora y/o recomendaciones con el fin de fortalecer el control integral que la Entidad ejerce sobre el contrato de concesión No. 018 de 2015 correspondiente al proyecto Autopista Mar 2:

1. Verificar permanentemente la información que se refleja en las plataformas de información de la ANI (ANÍscopio, panorama, mapas, etc....) con el fin de contar con la información completa, ya que estas plataformas son compartidas con el Ministerio de Transporte y la población en general. Lo anterior con el fin de dar cabal cumplimiento a 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."
2. Una vez revisado el saldo final a corte del 31 de mayo de 2019 en el fondo de contingencias para el proyecto Autopista al Mar 2, con un valor de \$29.956.002.526.10 (Subcuentas predial, ambiental, redes, demoras entrega peajes contrato y comercial), se recomienda continuar oportunamente con la gestión, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), que requiere la modificación del Plan de Aportes al Fondo de Contingencias del proyecto para un total de \$1.167.470.820.989 (total de las subcuentas hasta dic-40), en virtud de la materialización del riesgo por la demora en la entrega de las casetas de peaje y la no operación de los peajes de Chaparral / Riogrande, la activación del riesgo por los efectos favorables y desfavorables del traslado del peaje Chaparral / Riogrande a El Tigre. Se considera que las lecciones aprendidas tras la materialización de riesgos se deben compartir con la Vicepresidencia de Estructuración ya que de esta manera se puede aportar a futuros proyectos de APP a cargo de la ANI.



3. Ante las notificaciones del Concesionario referentes a presuntos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), teniendo bajo consideración que su aceptación afecta las condiciones inicialmente previstas para la ejecución del contrato de concesión, se recomienda revisar, en conjunto con la Interventoría cada uno de los casos que se vienen presentando para determinar oportunamente su procedencia o no.
4. Se recomienda fortalecer la gestión interinstitucional con la Autoridad Ambiental, de la mano del Concesionario y de la Interventoría, a fin de establecer la definición de la obtención y modificación de la licencia ambiental con el fin de lograr desarrollar las obras en las UF1, UF4 y UF5. Se evidenció que los tiempos que ha tomado esta definición ha impactado el normal desarrollo del proyecto, lo cual puede llegar a afectar la entrada de operación de esas unidades funcionales y de esa manera alterar los plazos contractuales.
5. En virtud de lo establecido en la Res. 0744 de 2018 *“por medio de la cual se adopta la política de prevención del daño antijurídico y el correspondiente plan de acción para la Agencia Nacional de Infraestructura”*, se recomienda a la Supervisión liderar acciones para la atención de la señalización de las glorietas de la UF6 y garantizar la seguridad vial del usuario del corredor concesionado Autopista al Mar 2.
6. La Interventoría ha manifestado irregularidades en la contratación de personal extranjero y en mayo del presente año ha solicitado la no objeción a la ANI para iniciar un periodo de cura; por lo tanto, se considera que desde la Supervisión se debe analizar y manifestar oportunamente la posición de la ANI ante estas solicitudes para garantizar el cumplimiento a la normativa vigente Ley 842 de 2003 respecto a la contratación de personal extranjero.
7. Se recomienda a la Supervisión gestionar de manera oportuna para tomar acciones en referencia al trámite para la obtención de la Licencia Ambiental de la UF4 para la variante de Mutatá, teniendo en cuenta que el inicio de las actividades de obra se tiene previstas para octubre de 2019. No obstante, esta situación fue una no conformidad en la auditoría técnica de 2017, realizada por esta Oficina y a la fecha no ha sido solucionada.
8. Se recomienda a la Supervisión que una vez culmine el periodo de cura otorgado al Concesionario, con relación a la construcción de vías industriales de acceso al túnel Fuemia, se analice y gestione oportunamente la procedencia de un proceso sancionatorio al respecto. Asimismo, se recomienda fortalecer, a través de la Interventoría, el control ambiental *in situ* ya que la ejecución de obras no autorizadas por la Autoridad Ambiental, adicionalmente a que pueden generar sanciones, pueden ir en contra de la protección del medio ambiente.

### 8.3.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. En los futuros proyectos de concesión, para los tramos en los corredores viales que se encuentren en afirmado, se recomienda definir mecanismos dentro del contrato de concesión para asegurar el cumplimiento de los principios de operación de un proyecto carretero, que para el presente proyecto se definen en la sección 3.1 del apéndice técnico 2



del contrato de concesión No. 018 de 2015; teniendo en cuenta la lección aprendida de las situaciones presentadas en el proyecto Autopista al Mar 2, ya que, en el recorrido de auditoría técnica por parte de la Oficina de Control Interno, el tramo que se encuentra en afirmado presenta gran cantidad de baches lo que dificulta una adecuada operabilidad y una oportuna atención de los servicios para la atención de emergencias en la vía (ambulancia, carro taller, entre otros).

Elaboró:



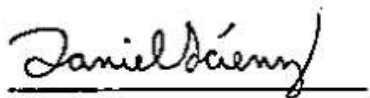
Ing. Mary Alexandra Cuenca Noreña  
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio  
Jefe de Oficina de Control Interno

Revisó:



Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano  
Auditor Oficina de Control Interno



## ANEXOS

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 3: Metodología de la auditoría
- Anexo 4: Metodología y resultados de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño-MED



### Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 018 de 2015. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un contrato de concesión: administrativo, técnico, jurídico, financiero, aforo y recaudo, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría (Consortio Interventor PEB - ET), en virtud del contrato No.001 del 2016, 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 como interventor. 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 de 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](http://www.ani.gov.co) en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos".



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de  
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Autopista  
Mar 2



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090484982 del 17/05/2018 se solicita las actas de inicio referentes al programa de cuarta generación.	La ANI allega (radicado ANI 20183000155351 del 22/05/2018) las actas de inicio y la suscripción de cada una de ellas de los proyectos del programa de cuarta generación.	Atendida en Tiempo
	Mediante Oficio con Rad. ANI 20184090965692 del 19/09/2018 la Contraloría General de la República solicita a la ANI información relacionada con el Fondo de Contingencias de los proyectos carreteros 4G.	La ANI mediante Oficio con Rad. 20186020321181 del 26/09/2018 allega a la Contraloría General de la República la información relacionada con el Fondo de Contingencias de los proyectos carreteros 4G.	Atendida en Tiempo
	Mediante Oficio con Rad. ANI 20184091107052 del 24/10/2018 la Contraloría General de la República solicita a la ANI información general del desarrollo de los programas de concesión 4G.	Por medio de Oficio con Rad. ANI 20186010369821 del 07/11/2018 la ANI allega la información general del desarrollo de los programas de concesión 4G.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría General de la República requiere a la ANI mediante Oficio con Rad. ANI 20184091195332 del 16/11/2018 información en relación con los procesos de mecanismos alternativos de solución de conflictos del programa de concesión 4G.	La ANI allega la información solicitada mediante Rad. ANI 20187010391171 del 23/11/2018	Atendida en Tiempo
	La Contraloría General de la República requiere a la ANI mediante Oficio con Rad. ANI 20184091195332 del 16/11/2018 información en relación con los procesos de mecanismos alternativos de solución de conflictos del programa de concesión 4G.	La ANI allega la información solicitada mediante Rad. ANI 20187010391171 del 23/11/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante Oficio con Rad. ANI 20194090361192 del 09/04/2019 la Contraloría General de la República informe sobre la Auditoría de Desempeño a las Entidades del Sector Transporte y requiere información de como la ANI participa en la coordinación interinstitucional con el Ministerio de Transporte y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi en el seguimiento al programa de concesiones viales 4G, entre otros.	La ANI mediante Rad. 20196010131361 del 30/04/2019 atendió la solicitud de la Contraloría General de la República.	Atendida en Tiempo



INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
	Mediante Oficio con Rad. ANI 20194090498072 del 16/05/2019 la Contraloría General de la República solicita informar cuantos, y cuales procesos por MASC, laudos desfavorables, procesos de incumplimiento, multas, clausulas penales etc. han tenido los contratos de concesión vial de 4G, de conformidad con los lineamientos estratégicos para el Plan de Vigilancia y Control Fiscal 2019.	La ANI mediante Rad. 20191010156241 del 21/05/2019 atendió la solicitud de la Contraloría General de la República.	Atendida en Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No aplica.	No aplica.	No aplica.
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Mediante Oficio con Rad ANI 20194090278312 del 18/03/2019 la Procuraduría General de la Nación solicita información en virtud de los procesos preventivos y atención a las quejas presentadas por la ciudadanía por su incomodidad en la construcción de los nuevos peajes en la región de Urabá.	Mediante Oficio Rad ANI 20193120081641 del 14/03/2019 la ANI allega la información solicitada con relación a la investigación disciplinaria.	Atendida en Tiempo
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Con Oficio Rad ANI 20184090890832 del 31/08/2019 la Superintendencia de Transporte informo visita de inspección técnica a la Concesión Autopista Mar 2, en los tramos Cañasgordas – Uramita – Dabeiba – Mutatá – El tigre – Necocli, los días 10, 11, 12 y 13 de septiembre de 2018.	No aplica.	No aplica.
	Con Oficio Rad ANI 20184091183202 del 14/11/2018 la Superintendencia de Transporte informo visita de inspección nocturna de señalización de la Concesión vial Autopista Mar 2 para los días 19 y 20 de noviembre de 2018	No aplica.	No aplica.



**Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría**

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 018 DE 2015	HITO	FECHA
	Celebración del contrato	25 de noviembre de 2015
	Suscripción del acta de inicio del contrato	12 de enero de 2016
	Suscripción acta de inicio fase de construcción	11 de enero de 2017
	Fecha de terminación estimada	11 de enero de 2041

Fuente: Contrato de concesión N. 18 de 2015 y Acta de Inicio de construcción.

CONCESION PACÍFICO TRES SAS	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	China Harbour Engineerin Company Limited Colombia	25%
	SP Ingenieros SAS	15%
	Unidad de Infraestructura y Construcciones Asociadas SAS	15%
	China Harbour Concessions Company SL (España)	39.998%
	China Harbour Concessions Company (Bermuda) LTD	0.002%
	Termotécnica Coindustrial SA	5%
	TOTAL	100%

Fuente: Presentación del proyecto Autopista al Mar 2 actualizada al 15 de mayo de 2019

Modificaciones contractuales del contrato de Concesión N. 018 de 2015		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	Modificar las Cláusulas 15.1, 15.2, 15.3 y 15.4 de la parte general del Contrato de Concesión No. 018 de 201, referente a las características del amigable componedor.	04/02/2016
Otrosí No 2	Modificar el Inciso primero de la Sección 3.3.2.9 del Apéndice 2 del Contrato de Concesión, referente a la entrega de bienes, insumos y recursos a la Policía de Carreteras. Además de modificar la Tabla No. 8 "Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carretera"	15/07/2016
Otrosí No 3	Modificar el Apéndice Financiero 2 – Cesión Especial de la Retribución	26/02/2019

Fuente: Ficha del proyecto Autopista Conexión Pacífico al 14 de enero de 2019.

<b>INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 001 de 2016</b>	Nombre interventoría	Consortio Interventor PEB – ET
	Valor total	\$ 32.213.708.571 (pesos dic-2013) Incluido IVA
	Plazo	84 meses
	Celebración del contrato de Interventoría	04 de enero de 2016
	Suscripción del acta de inicio	13 de enero de 2016
Terminación prevista	12 de enero de 2023	

Fuente: Acta de inicio de Interventoría y contrato de interventoría N. 001 de 2016.

<b>CONSORCIO EPSILON COLOMBIA</b>	<b>ACCIONISTAS</b>		<b>% DE PARTICIPACION</b>	
		Paulo Emilio Bravo Connsultores SAS		51%
		Estudios Técnicos SAS		49%
		<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>

Fuente: Presentación del proyecto Autopista al Mar 2 actualizada al 15 de mayo de 2019

#### Anexo 4: Metodología de la 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 las siguientes actividades:

**Solicitud de información:** el 13 de mayo de 2019, mediante correo electrónico, se solicitó a la Supervisión del proyecto la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos.

**Revisión documental:** el 22 de mayo de 2019 se recibió la información solicitada a la Supervisión en medio magnético

**Entrevistas:** el 10 de junio de 2019 se llevó a cabo las entrevistas con equipo de Supervisión en la Oficina de Control Interno de la ANI y el 13 y 14 de junio de 2019 se entrevistó a la Interventoría en la ciudad de Dabeiba, Antioquia.

**Visitas de campo:** el 12 y 13 de junio de 2019 se visitó el corredor concesionado, Autopista Mar 2.

**Diligenciamiento de papeles de trabajo:** se diligenciaron actas de apertura de auditoría, registros de asistencia, matriz de evaluación de desempeño y acta de cierre con la Interventoría.

**Validación de evidencias:** se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

**Análisis y conclusiones:** como resultado de los anteriores puntos se generaron las no conformidades y/o recomendaciones y observaciones descritas en el informe de auditoría.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

Programa de la Auditoría:	Día	Hora	Ubicación
Recorrido al proyecto carretero Autopista al Mar 2 (Plan de Obras en el corredor concesionado).	12/06/2019 y 13/06/2019	12:00 - 18:00 07:00 - 18:00	Apartado - Dabeiba
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto por parte de la interventoría.	13/06/2019	7:00 - 7:30	Dabeiba
Reunión de apertura documental (Auditora Técnica - Ingeniera Mary Alexandra Cuenca Noreña).	13/06/2019	7:30 - 8:00	Dabeiba
Aplicación de la MED: Gestión administrativa, técnica,	13/06/2019	8:00 - 12:00	Dabeiba
Aplicación de la MED: Gestión Predial, financiera, aforo y recaudo, ambiental, Jurídica y social.	14/06/2019	13:00 - 15:30	Dabeiba
Reunión y conclusiones de cierre parte documental.	14/06/2019	15:30	Dabeiba

La auditoría documental tuvo lugar en la oficina de interventoría ubicada en Dabeiba, Antioquia. En concordancia con la jornada planteada; se lograron abordar la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría a la luz de los criterios establecidos en la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED). El equipo de Interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 001 de 2016.

**Anexo 5: Metodología y resultados 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 gestión de la Interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la Interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, de aforos y recaudo, financiero, jurídico, ambiental, social y predial).

**1. Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED**

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles al Concesionario por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al Supervisor y al Interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la MED, elaborados por la Oficina de Control Interno.<sup>15</sup>

**2. Resultados de la medición con la MED para el contrato de Interventoría No. 001 de 2016**

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes (i.e. administrativo, técnico, de aforos y recaudo, financiero, jurídico, ambiental, social y predial); mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios asociados a cada uno de ellos. La calificación de cada criterio se hace con base en la tabla de calificación de la MED:

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cód.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría, del criterio evaluado.

<sup>15</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 13 y 14 de junio de 2019.

Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED lo largo de sus años de gestión.

### 3. Evaluación del desempeño de la Interventoría

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma Interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

- 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; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con el Concesionario. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los Informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2) **Social:** este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación Usuario – Concesionario– Interventoría, mediante la aplicación de los Instrumentos de Gestión Social. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite ante peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades, entre otros factores.
- 3) **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución actividades de pre-construcción, 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.
- 4) **Financiero:** la verificación del 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 para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto con relación a los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto de la Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
- 5) **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 contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en la ejecución del proyecto.
- 6) **Aforo y recaudo:** en este componente la Interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
- 7) **Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación



de impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención de licencias o permisos sobre las obras [incluidas en el contrato de concesión.

- 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 para la adquisición de las áreas requeridas en la ejecución del proyecto.

La calificación obtenida para cada uno de los criterios evaluados con la MED se desglosa enseguida:

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Organización de la interventoría	B	C	2	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	3	Entrega de estudios de detalle (4G)	B	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	B	C	4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
4	Sistema de gestión de calidad Interventoría	B	C	5	Plan de obras del concesionario (4G)	B	C
5	Capacitación equipo de Interventoría	B	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	E	C	7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	E	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	B	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)	B	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	B	C
12	Entrega de Informes de interventoría	B	C	13	Identificación de daños y novedades en sectores del	B	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
					proyecto por parte de la interventoría		
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C	14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	B	C
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	B	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	B	C
17	Entrega de documentación	NA	C	18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	B	C
18	Copias de seguridad	NA	BP	19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
19	Bases de datos y/o software Informáticos	NA	C	20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	B	C
20	Proceso de liquidación	NA	C	21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	B	C
				22	Seguimiento elementos de contención	B	C
				23	Seguimiento al estado de indicadores de retrorreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	E	C
				24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	B	C
				25	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
				26	Procedimientos de control de transporte de carga	B	C
				27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	B	C
				28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica	B	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
					del proyecto actualizada por la interventoría		
				29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	B	C
				30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
				31	Recorrido de la Interventoría	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Verificación giros equity (4G)	B	C	2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	E	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	B	C	4	Verificación en cambios en la composición accionaria	B	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C	5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	E	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	B	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
7	Inventario de activos (4G)	B	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	B	C	8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
10	Análisis financiero del recaudo	B	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	E	C
11	Retribución del Concesionario	NA	C	11	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en	B	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
					todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)		
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	B	C	12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	B	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	B	C	14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C	15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	16	Estado de multas y sanciones	NA	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	B	C				
18	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C				
19	Realizar seguimiento de las contingencias	E	C				
20	Informes del fideicomiso	B	C				
21	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	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	B	C				
24	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
25	Contenido financiero en el Informe mensual de Interventoría	B	C				
26	Actualización de inventario de activos	NA	C				
27	Entrega de activos	NA	C				
28	Entrega de avalúos	NA	C				

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP
29	Contratos de arriendo y leasing	NA	C				
30	Conciliación de formatos reversión	NA	C				

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP	Id	Ítem	Calificación	C/ BP

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



05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	B	C	12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
13	Equipos de video Interventoría	B	C	13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	NA	C	14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
16	Contenido de aforo y recaudo en el Informe mensual de interventoría	B	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C/BP	Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	B	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	B	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	B	C	3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	E	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	B	C	4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	B	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	B	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	B	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación	NA	C	8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente	B	C

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