

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020113793



Fecha: 31-07-2019

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LÓPEZ
Presidente**DR. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ**
Vicepresidente de Gestión Contractual**DR. FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO**
Vicepresidente Jurídico**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva

Respetados Doctores:

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 una auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las conclusiones y recomendaciones para la interventoría y la supervisión, con el fin de que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas, para coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo. Asimismo, se evidenció que en el proyecto se han impuesto multas al Concesionario, lo que ha dado lugar a recomendaciones adicionales en el informe de auditoría al Grupo Interno de Trabajo (GIT) de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica.

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



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





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020113793



Fecha: 31-07-2019

MEMORANDO

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

En este sentido, se recomienda a la Vicepresidencia de Gestión Contractual implementar las acciones necesarias para dar cumplimiento a lo ordenado por el Consejo de Estado, antes del vencimiento del término otorgado, respecto a lo cual, esta Oficina realizará el seguimiento respectivo.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 43 folios

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestión Contractual BOGOTÁ D.C. -2) FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE) Vicepresidencia Jurídica BOGOTÁ D.C. -3) MANUEL ISIDRO RAIGOZO RUBIO (GERENTE) GIT Carretero 1 BOGOTÁ D.C. -4) BIBIAN YISETH HERNANDEZ LOPEZ GIT Carretero 1 BOGOTÁ D.C. -5) ALEJANDRO GUTIERREZ RAMIREZ 1 (COORD) GIT Defensa Judicial BOGOTÁ D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista OCI
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20191020039292
GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



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



2019



CONTENIDO

1. OBJETIVOS	5
1.1 Objetivo general	5
1.2 Objetivos específicos	5
2. ALCANCE.....	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
4.1 Información de Contratos.....	6
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)	8
4.3 Descripción del proyecto.....	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	12
5.1 Incumplimientos graves que amenazan la parálisis del proyecto Santana-Mocóa-Neiva y que pueden conllevar a la caducidad del contrato de concesión No. 012 de 2015.....	12
5.1.1 Incumplimiento al plan de obras de las unidades funcionales 1 a 7 y al mantenimiento y operación de la vía	16
5.1.1.1 Unidad funcional 1: Neiva – Campoalegre.....	17
5.1.1.2 Unidad funcional 2: Campoalegre – Gigante	20
5.1.1.3 Unidad funcional 3: Gigante – Garzón	22
5.1.1.4 Unidad funcional 4: Garzón – Pitalito – San Agustín.....	28
5.1.1.5 Unidad funcional 5: Pitalito – San Juan de Villalobos.....	36
5.1.1.6 Unidad funcional 6: San Juan de Villalobos - Mocóa	38
5.1.1.7 Unidad funcional 7: Mocóa - Santana.....	49
5.1.2 Incumplimiento a la financiación de las subcuentas.....	55
5.1.3 Incumplimiento al otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento	57
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	58
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO AL PROYECTO (SUPERVISIÓN).....	60
8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES	61
8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	62



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--



8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	62
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte.....	62
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES, no conformidades Y RECOMENDACIONES	63
9.1.	Conclusiones.....	63
9.2	No Conformidades.....	66
9.3	Recomendaciones	66
9.3.1	Para la Interventoría	66
9.3.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión).....	68
9.3.3	Para el G.I.T Defensa Judicial	70
9.4	Advertencias.....	71



INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.....	8
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	9
Tabla 4. Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas.....	10
Tabla 5. Cláusulas y obligaciones incumplidas gravemente.....	12
Tabla 6. Estado plan de obras.....	16
Tabla 7. Acciones populares en proceso.....	46
Tabla 8. Resultados de calificación MED aplicada en julio de 2019.....	59
Tabla 9. Comparativo evaluaciones MED.....	59



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de asociación público-privada (APP) Santana-Mocóa-Neiva, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y sus aportes con valor agregado, 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 el Concesionario, Aliadas Para El Progresos S.A.S, en la ejecución actual del contrato de concesión.
- 1.2.2. Evaluar el desempeño de la Interventoría, Consorcio Interventoría NMS, a través de la aplicación 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 al Concesionario, Aliadas Para El Progresos S.A.S.
- 1.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas 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 de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

El alcance de esta auditoría comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 12 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Aliadas Para El Progreso S.A.S, a partir de agosto de 2018, en función del procedimiento administrativo sancionatorio que dio lugar la expedición de la Resolución No. 146 de 25 de enero de 2019, por medio de la cual se declaró el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, por parte de Aliadas Para El Progreso S.A.S, y se ordenó continuar con la caducidad del contrato de concesión No. 012 de 2015.

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:



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera
Santana-Mocoa-Nelva



GOBIERNO
DE COLOMBIA

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numérols 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 548 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación 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. 012 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Aliadas Para el Progreso S.A.S (Concesionario).
- Contrato de la Interventoría auditada (contrato No. 448 de 2015) y demás documentos contractuales.
- Informes mensuales de Supervisión correspondientes a los meses de marzo, abril y mayo de 2019 (Memorandos No. 20193050064633 del 29 de abril de 2019, 20193050087703 del 14 de junio de 2019, 20193050087713 del 14 de junio de 2019; respectivamente).
- Informes de Interventoría correspondientes a los meses de abril, mayo y junio de 2019 (Radicados No. 20194090468112 del 9 de mayo de 2019, 20194090585142 del 7 de junio de 2019 y 20194090691522 del 8 de julio de 2019, respectivamente) e informe de Inspección a sitios críticos actualizado a junio de 2019 radicado en la Entidad con el No. 20194090721132 del 15 de julio de 2019.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión), identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y principales modificaciones contractuales:

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





	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	Alladas Para El Progreso S.A.S No. contrato: 012 del 18 de agosto de 2015. Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en el contrato, el concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la parte especial y en el apéndice técnico 1. Plazo: Máximo de 29 años, en función de VPIP. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1954844	4 otrosíes
Interventoría	Consorcio Interventoría NMS No. contrato: 448 del 18 de septiembre de 2015. Objeto: Interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-IP-LP-017-2013 correspondiente al corredor denominado Santana-Mocoa-Neiva. Plazo: 7 años. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489	3 otrosíes

Fuente: Contratos de concesión No. 012 de 2015 y de interventoría No. 448 de 2015.

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 012 de 2015 ha tenido cuatro otrosíes, todos suscritos en 2016. Sus principales objetos fueron los siguientes:

- Otrosí No 1 del 21 de enero de 2016: Se acordó la modificación del contenido del capítulo XV SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS de la parte general del contrato de concesión.
- Otrosí No 2 del 25 de enero de 2016: Se acordó modificar el equipo mínimo a ser dispuesto a disposición de la Policía de Carreteras (POLCA).
- Otrosí No 3 del 6 de mayo de 2016: Se acordó modificar la cláusula 19.5 CESIÓN de la parte general del contrato de concesión, adicionando que, por hechos excepcionales y debidamente comprobados que afecten gravemente la ejecución del contrato, la ANI podrá autorizar la no permanencia del único líder.
- Otrosí No 4 del 18 de junio de 2016: Se acordó ampliar el plazo para que el Concesionario presentara la totalidad de la documentación para acreditar el cierre financiero, de 330 días contados desde la fecha de inicio, a 357 días contados desde la fecha de inicio.

Adicional a la suscripción de estas modificaciones contractuales, en la ejecución del proyecto se ha reconocido un evento eximente de responsabilidad (EER), cuya acta de declaratoria se suscribió el 7 de mayo de 2018, mediante el cual la ANI reconoció un período especial para la construcción de la



segunda calzada de la unidad funcional 1 (Neiva-Campoalegre), con fundamento en una medida cautelar ordenada por el Tribunal Administrativo de Huila que buscaba minimizar el impacto en el sector denominado Túnel Verde.

Por otro lado, respecto del contrato de Interventoría No. 448 de 2015, en la tabla precedente se indica que se han suscrito tres otrosíes; en los que se acordó principalmente lo siguiente:

- **Otrosí No 1 del 13 de enero de 2016:** Se modificó el plazo de instalación de equipos de videos nuevos e independientes a los del Concesionario en los carriles de cada una de las estaciones de peaje existentes, de 60 días después de la fecha de la firma del acta de Inicio del contrato de interventoría, a, como máximo, los 10 días calendario siguientes a que el Concesionario asuma la operación, recaudo y administrativo de las estaciones de peaje. En este sentido, se modificó el plazo para dar inicio al seguimiento y control al aforo y recaudo de las estaciones de peaje por parte de la Interventoría.
- **Otrosí No 2 del 31 de mayo de 2016:** La ANI aceptó la cesión de la participación de la empresa Gestión Integral del Suelo S.L Colombia, dentro del Consorcio GESAC (hoy Consorcio Interventoría NMS), a la Vialidad LTDA. Con la suscripción del otrosí No. 2 la composición accionaria de la interventoría quedó de la siguiente manera: SESAC S.A 49% y La Vialidad LTDA 51%.
- **Otrosí No 3 del 25 de junio de 2018:** La ANI aceptó la cesión de participación consorcial del Consorcio Interventoría NMS, cuya composición accionaria quedó de la siguiente manera: La Vialidad Limitada 15% y SESAC S.A 85%.



4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutiérrez Díaz	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Manuel Isidro Raigoza Rubio	Gerente de proyectos	Grupo Interno de Trabajo (GIT) Proyectos carreteros
Bibian Yiseht Hernández López	Líder de equipo de supervisión	
Andrés Hernández Montoya	Ingeniero de Apoyo	
Mauricio Martín Muñoz	Apoyo financiero	GIT Financiero - VGC
Natalia Angélica Campos Salcedo	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Legal y Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica
Angela Edith González Cuesta	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Perdomo Sierra	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Angela Paola Morales Guío	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Roland Rene Gutiérrez Medellín	Apoyo predial	VPRE – GIT Predial
Javier Alejandro Vera Gómez	Apoyo jurídico predial	




	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Santana-Mocoa-Neiva, se enmarca en la segunda ola del programa de concesiones 4G. Tiene una longitud total estimada, origen-destino, de 447 km y su área de influencia abarca diversos municipios y/o poblaciones en los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo. El proyecto representa un corredor fundamental para garantizar la conexión Sur – Norte de la Troncal Central (Ruta Nacional 45), el cual, de ejecutarse, mejoraría la movilidad de Colombia con Ecuador y demás países de Suramérica. Al interior de Colombia, beneficiará la conexión del sur con el norte del país.

El alcance del proyecto se presenta a continuación:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.²

CAPEX	\$1,269,216	
OPEX	\$2,164,832	
Inversión total	\$3,434,048	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual	\$1,236,816	
VPIP Generado (mayo 2019)	\$61,436	
Aportes ANI	\$2,641,603	
% Cumplimiento aportes ANI	0%	

Fuente: Parte especial del contrato de concesión No. 012 de 2015, documentación para acreditar el cierre financiero entregada por el Concesionario (Rad 20164090823332 del 14 de septiembre de 2016) y sección 11.8 CONTROL Y SEGUIMIENTO A RECAUDO MENSUAL Y VPIP del informe mensual de interventoría correspondiente a junio de 2019.

En el esquema anterior se muestra que el corredor concesionado se compone de siete unidades funcionales, cuyas generalidades se resumen enseguida:

² Cifras expresadas en millones de pesos colombianos (COP) y en el mes de referencia del contrato de concesión No. 012 de 2015 (31 de diciembre de 2013). Los datos de CAPEX y OPEX se tomaron de la certificación de confirmación sobre datos financieros por parte de Deloitte Asesoras y Consultores LTDA, lo cual hizo parte de la documentación para acreditar el cierre financiero (Rad No. 20164090823332 del 14 de septiembre de 2016).

Tabla 4. Descripción de las unidades funcionales e Intervenciones previstas.

UF	Subsector	Longitud aproximada (km)	Intervención
1	Neiva - Campoalegre	21.90	Construcción segunda calzada y rehabilitación de la vía existente.
2	Variante Campoalegre	5.00	Construcción vía nueva.
	Campoalegre Sur - Hobo Norte	22.20	Rehabilitación.
	Variante Hobo	3.30	Construcción vía nueva.
	Hobo Sur - Gigante Norte	34.50	Rehabilitación y mejoramiento.
3	Variante Gigante	4.30	Construcción vía nueva.
	PR19+000 - PR21+000	1.90	Mantenimiento y operación de vías sustitutivas del Quimbo.
	PR11+500 - PR15+300	3.80	
	Gigante Sur - Garzón PR1+1030	31.40	Rehabilitación.
4	Garzón - Timaná Norte	50.50	Rehabilitación y mejoramiento.
	Variante de Timaná	3.70	Construcción en calzada sencilla.
	Timaná Sur - Pitalito	24.90	Rehabilitación.
	Pitalito - San Agustín (Parque Arqueológico) Ruta 20 y Ruta 20H10	30.22	Rehabilitación.
5	Pitalito - San Juan de Villalobos	60.70	Rehabilitación.
6	San Juan de Villalobos - Mocoa Norte	61.30	Rehabilitación.
	Variante de Mocoa	8.80	Construcción vía nueva.
7	Mocoa Sur - Villagarzón Norte	18.20	Mejoramiento.
	Perimetral Villagarzón Sur	4.10	Construcción en calzada sencilla.
	Villagarzón Sur - Puerto Caicedo Norte	42.40	Rehabilitación.
	Variante Puerto Caicedo	3.10	Construcción en calzada sencilla.
	Puerto Caicedo Sur - Santana	16.80	Rehabilitación.
F.C*	Santana - Puerto Asís	9.20	Rehabilitación.



Fuente: Apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 12 de 2015. Alcance del proyecto Santana-Mocoa-Neiva.

**F.C: Factor de Calidad*

El 23 de septiembre de 2015³ la ANI hizo entrega de la infraestructura vial existente al concesionario Alladas Para el Progreso S.A.S; no obstante, la entrega de los peajes existentes, Altamira y Los Cauchos, se dio hasta el 18 de abril de 2016 debido a que estos últimos hacían parte de un contrato de concesión para el recaudo de peaje No. 250 de 2011 entre Odinsa PI S.A y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), vigente en ese momento del tiempo.

Adicional a las estaciones de peaje Altamira y Los Cauchos, en el contrato de concesión No. 012 de 2015 se estructuró la instalación de cuatro estaciones de peaje nuevas en la fase de construcción, la cual finaliza en septiembre de 2019; sin embargo, el Concesionario no logrará instalar estas estaciones de peaje y no logrará cumplir con el plan de obras. A la fecha se alerta la parálisis del

³ Radicado ANI No. 201530-012922-3 del 10 de noviembre de 2015.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

contrato de concesión dado que, con corte a junio de 2019, la Interventoría reportó un avance ejecutado del 5% vs. un avance programado del 97%.⁴ Este incumplimiento al plan de obras, junto con incumplimientos de fondeos, incumplimientos frente al otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento (pólizas), y ausencia de mantenimiento y operación de la vía, dieron lugar a la expedición de la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019 *"Por medio de la cual se declara el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, por parte del Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S y, en consecuencia, se ordena continuar con el trámite prevista en el capítulo XI, sección 11.1 "Caducidad" de la Parte General del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 suscrito entre la ANI y la sociedad Aliadas para el Progreso S.A.S. y se dictan otras disposiciones"*.

Frente a la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019, el Concesionario interpuso recurso de reposición, que se resolvió mediante la Resolución No. 494 del 3 de abril de 2019. Esta última confirmó lo dispuesto en el primer acto administrativo.

Con base en el artículo tercero⁵ de la Resolución No. 146, en mayo de 2019 el Concesionario presentó a la Entidad una propuesta de plan remedial, mediante el cual se busca entrar en proceso de transición y de estabilización del proyecto. Esta propuesta ha tenido observaciones por parte de la Interventoría y de la Entidad;⁶ por lo tanto, se han adelantado mesas de trabajo con el Concesionario y con un posible cesionario, lo que daría lugar a una nueva sociedad vehículo (SPV – Special Purpose Vehicle). De no llegar a un acuerdo, conforme a los artículos cuarto y quinto de la Resolución No. 146, se procedería a la notificación derecho de toma de los prestamistas, que, de resultar insatisfactoria, daría lugar a que la ANI declare la caducidad inmediata del contrato de concesión No. 012 de 2015.

Adicional a los incumplimientos que dieron lugar a la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019, con corte a junio de 2019, el GIT de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales, frente a la gestión del concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S, reportó cuatro procesos sancionatorios en curso y que se estudia la procedencia de nueve solicitudes, de parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, de inicio de procesos sancionatorios adicionales. Asimismo, se evidenció que la Entidad ha expedido dos actos administrativos, Resoluciones No. 1099 y No. 1376 de 2018, mediante las cuales se han declarado incumplimientos del Concesionario y se han impuesto multas que en conjunto ascienden a, aproximadamente, \$24,000 millones.

⁴ Tabla 3-5 Informe mensual correspondiente a junio de 2019.

⁵ **"ARTÍCULO TERCERO.** Una vez en firme la presente decisión **CONCEDER** un plazo de veinte (20) días hábiles al Concesionario **ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S.** para corregir el incumplimiento a satisfacción de la ANI o para entregar a la ANI un plan y un cronograma definido para corregir el incumplimiento o para que ratifique, aclare o modifique el documento entregado denominado "Plan Remedial", de conformidad con lo establecido en el Capítulo XI "Cláusulas Excepcionales al Derecho Común", 11.1 "Caducidad", literal (d) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 12 de 2015."

⁶ Radicado No. 20193050186351 del 13 de junio de 2019.

En este sentido, en la siguiente sección se presentan consideraciones frente a los incumplimientos del Concesionario, así como la gestión que se adelanta frente a la implementación de un plan remedial que permita normalizar la ejecución del contrato de concesión No. 012 de 2015.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se analizó el incumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato de concesión No. 012 de 2015 que dio lugar a la declaración del incumplimiento grave del concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S, mediante la Resolución No. 146 de 2019, confirmada por la Resolución No. 494 de 2019. También se analiza la gestión que se adelanta, liderada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, frente a la aceptación de un plan remedial que, de ser satisfactorio para la Entidad, normalizaría el contrato de concesión No. 012 de 2015.



5.1 Incumplimientos graves que amenazan la parálisis del proyecto Santana-Mocoa-Nelva y que pueden conllevar a la caducidad del contrato de concesión No. 012 de 2015

Una vez surtido el procedimiento administrativo sancionatorio por incumplimiento grave que puede conllevar a la parálisis del contrato de concesión No. 012 de 2015, cuya audiencia inicial se dio en agosto de 2018,⁷ el artículo segundo de la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019, confirmada por la Resolución No. 494 del 3 de abril de 2019, declaró el incumplimiento grave del concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S, por las siguientes obligaciones contractuales:

Tabla 5. Cláusulas y obligaciones incumplidas gravemente.

Tema	Cláusulas y obligaciones incumplidas gravemente
(i) Cronograma del plan de obras de las unidades funcionales 1 a 7	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo I, sección 1.122 "Plan de obras" de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015 • Capítulo IV, sección 4.5 "Principales obligaciones del Concesionario durante la fase de construcción", literal (b) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo IV, sección 4.18 "Plan de obras" literal (b) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015.
(ii) Fondos – Financiación de las subcuentas del proyecto para el año 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo III, sección 3.7 "Obligación de financiación" literal (a) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo III, sección 3.8 "Cierre financiero" literales (f) y (h) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo IV, sección 4.2 "Principales obligaciones del Concesionario durante la fase de Preconstrucción", literales (b) y (c) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo IV, sección 4.4 "Giros de Equity" – giro 6, de la parte especial del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo IV, sección 4.5 "Fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo, literales (b) "subcuenta compensaciones ambientales" -- aporte 6, (c) "subcuenta redes" – aporte 4 y (g) "subcuenta MASC" aporte

⁷ La citación se puede consultar con el radicado No. 20181010247951 de 6 de agosto de 2018.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Tema	Cláusulas y obligaciones incumplidas gravemente
(iii) Pólizas – Otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento	<p>4 (semestral que debía cumplirse el 5 de enero de 2018) de la parte especial del contrato de concesión No. 012 de 2015.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capítulo IV, sección 4.5 “Principales Obligaciones del Concesionario durante la fase de construcción”, literal (d) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo XII, sección 12.3 “Reglas generales aplicables a las garantías”, (b), (e) y (f) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo XII, sección 12.4 “Aprobación de las garantías” (e) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015.
(iv) Mantenimiento y operación de la vía	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo IV, sección 4.5 “Principales obligaciones del Concesionario durante la fase de construcción”, literal (c) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo IX, sección 9.1 “Condiciones precedentes para el inicio de la etapa de operación y mantenimiento”, literal (b) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015. • Capítulo III “Operación del proyecto”, numeral 3.3 “Obligaciones particulares de operación”, 3.3.1 “Operación de la vía durante la etapa preoperativa”, del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo III “Operación del proyecto”, numeral 3.1 “Principios de la operación del proyecto”, 3.1.5 “Seguridad vial”, 3.1.6 “Integridad del corredor del proyecto” del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo VI “Mantenimiento”, 6.3 “Actividades particulares de mantenimiento”, 6.3.7 “Taludes. Remoción de derrumbes”, del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo VI “Mantenimiento”, 6.4 “Directrices generales de mantenimiento” del Apéndice Técnico No. 2. • Capítulo II “Servicios a cargo del Concesionario”, numeral 2.1 “Servicios de carácter obligatorio” literal (a). • Capítulo VI “Mantenimiento”, 6.2 los Incisos primero y tercero del Apéndice Técnico 2. • Capítulo V “Etapa preoperativa – contratos de diseño construcción y operación, Sección 5.1. “Generalidades”, literal (b) de la parte general del contrato de concesión No. 12 de 2015. • El capítulo III “Operación y Mantenimiento”, numeral 3.3 “Obligaciones particulares de operación”, 3.3.3 “Atención a usuarios”, 3.3.3.1.4 “Personal y Equipo de Atención Médica” del Apéndice Técnico No. 2.

Fuente: Artículo segundo. Resolución No. 146 de 25 de enero de 2019.

Adicional a los incumplimientos presentados en la tabla precedente, en el desarrollo de la auditoría, se evidenciaron procesos sancionatorios adicionales en curso, resoluciones de imposición de multas, que en conjunto ascienden a, aproximadamente, \$24,000 millones⁸, y múltiples solicitudes de no

⁸ Mediante Resolución No. 1099 de 26 de junio de 2018 se declaró incumplimiento a la implementación de la instrumentación y el monitoreo de sitios inestables y se impuso multa por \$2,194,708,075 y mediante Resolución No. 1376 de 30 de julio de 2018 se declaró incumplimiento asociado a fondeos y se impuso multa por \$21,969,212,260.

objeción de periodos de cura de parte de la Interventoría frente a incumplimientos del Concesionario que se han detectado posterior a la expedición de la Resolución No. 146 de 2019. Frente a los procesos sancionatorios en curso y frente a las solicitudes de no objeción de periodos de cura de parte de la Interventoría, la Entidad, en cabeza de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y la Vicepresidencia Jurídica,⁹ en mayo de 2019 indicó que los esfuerzos se deben centrar en la revisión y toma de determinación frente al plan remedial presentado por el Concesionario mediante radicado ANI No. 20194090454832, en el cual propone:

"[...] convenir un periodo de transición y estabilización del Proyecto, en el cual se logre: (i) la llegada de un nuevo inversionista que asuma las obligaciones contractuales; (ii) la cesión efectiva del contrato de concesión al nuevo inversionista; (iii) la ejecución de las actividades necesarias para alcanzar unas condiciones de operación aceptables; (iv) el pacto de los ajustes al contrato de concesión necesarios para que el cesionario pueda efectivamente llevar a cabo las actividades de estabilización de la operación, y (v) el pacto de las condiciones necesarias para el restablecimiento del plazo de ejecución de la fase de construcción [...]"



En este sentido, se solicitó a la Interventoría no radicar solicitudes adicionales de plazos de cura, sino actualizar los datos que correspondan, en sus informes mensuales. Respecto de los sancionatorios en curso, estos continúan en análisis por parte del G.I.T. Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales.

Por otra parte, conforme al Auto del 9 de mayo de 2019, expedido por el G.I.T. Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales, el plan remedial se encuentra en revisión por parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, quién debe establecer si el mismo resulta satisfactorio o no para la Entidad. Como se indicó previamente, en caso de que se dé el segundo escenario, conforme a los artículos cuarto y quinto de la Resolución No. 146, se procedería a la notificación de derecho de toma de los prestamistas, que, de resultar insatisfactoria, daría lugar a que la ANI declare la caducidad inmediata del contrato de concesión No. 012 de 2015.

También, como se indicó previamente, la revisión del plan remedial ha incluido mesas de trabajo entre el Concesionario, Interventoría, ANI y Grupo Ethuss (posible cesionario), con el objetivo de revisar con las áreas de la Entidad y verificar el estado actual del proyecto. A partir de la respuesta de la Entidad al plan remedial presentado por el Concesionario en mayo de 2019, dada mediante radicado No. 20193050186351 del 13 de junio de 2019, y de las observaciones señaladas en estas mesas de trabajo, se prevé que el Concesionario presentará un plan remedial ajustado, y que el Grupo Ethuss presentará una oferta vinculante al concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S., con notificación a la Entidad. Por lo tanto, a la fecha no se cuenta con el pronunciamiento frente al plan remedial solicitado por el GIT Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales mediante el Auto del 9 de mayo de 2019.¹⁰ En caso de que se acepte un plan remedial, este implicará una modificación a las condiciones iniciales del contrato, en función de, entre otros, el

⁹ Radicado No. 20193050153001 del 17 de mayo de 2019.

¹⁰ Ver memorando No. 20193050103983 del 19 de julio de 2019.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

desplazamiento de las inversiones y el incumplimiento vigente de la etapa preoperativa, lo cual puede llevar a que se amplíe el plazo de la fase de construcción hasta 2023.¹¹

De otra parte, previamente a la expedición de la Resolución No. 146, y como mecanismo de defensa ante los incumplimientos del contrato de concesión No. 012 de 2015, el 28 de junio de 2018 el Concesionario presentó ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá una demanda contra la ANI mediante la cual pretende 1) que se revise el contrato de concesión No. 012 de 2015 debido a la presunta ocurrencia de circunstancias imprevistas, irresistibles y ajenas a las partes, que tornaron imposible la ejecución del proyecto y 2) que se termine el contrato de concesión por la imposibilidad de revisar o reajustar el contrato, en virtud de las circunstancias imprevistas, irresistibles y ajenas a las partes. Al respecto, desde el G.I.T de Defensa Judicial de la ANI, se dio la contestación, mediante radicado de salida No. 20197010009971 del 16 de enero de 2019, oponiéndose a las pretensiones del demandante. Según lo reportado por la Supervisión en la auditoría, se tiene pendiente la audiencia de conciliación.

En virtud de la revisión que se adelanta frente a un posible plan remedial, que buscaría, en primer lugar, subsanar los incumplimientos graves señalados en la Resolución No. 146 de 25 de enero de 2019, se considera que la definición de su procedencia es urgente, no solo para el contrato de concesión No. 012 de 2015, sino para la calidad de la infraestructura vial de los departamentos del Putumayo, Huila y Cauca dadas las condiciones deplorables del corredor concesionado, las cuales, adicional a incrementar los costos de operación, han puesto en riesgo la seguridad de los usuarios y comunidades aledañas a la vía. Situación directamente relacionada con los incumplimientos señalados en la Resolución No. 146 de 2019 y que se logró evidenciar en el desarrollo de la presente auditoría, a partir de los resultados de las entrevistas adelantadas con la Supervisión y con la Interventoría, y con un recorrido de verificación del estado del corredor Santana-Mocoa-Neiva, adelantado los días 18 y 19 de julio de 2019.

En ese orden de ideas, las siguientes subsecciones evidencian la urgencia en la toma de decisiones frente al futuro del corredor Santana-Mocoa-Neiva, en función del estado actual de incumplimientos graves señalados en la Resolución No. 146 de 2019, agrupados en cuatro temas: (i) Plan de obras (ii) Fondeos (iii) Pólizas y (iv) Mantenimiento y operación de la vía.

Las consideraciones frente a los temas (i) y (iv), se presentan a continuación en la sección 5.1.1, frente al tema (ii) en la sección 5.1.2 y frente al tema (iv) en la sección 5.1.3. Se hace énfasis en la parálisis de la fase de construcción y de las obligaciones de operación y mantenimiento, como se mencionó previamente, evidenciada a partir del recorrido de auditoría adelantado los días 18 y 19 de julio de 2019.

¹¹ Sección 5.3 Informe ejecutivo No. 46 de Interventoría.

5.1.1 Incumplimiento al plan de obras de las unidades funcionales 1 a 7 y al mantenimiento y operación de la vía

En primer lugar, respecto del plan de obras, con corte a 30 de junio de 2019, según lo reportado por la Interventoría en su informe mensual No. 46, se tiene un avance ejecutado acumulado del 5% contra un 97% programado, lo cual ratifica el incumplimiento a las obligaciones asociadas a la imposibilidad de cumplir con el plazo actual de la construcción, el cual vence en septiembre de 2019. El balance discriminado del estado del plan de obras por unidad funcional, con corte a junio 30 de 2019, se muestra en seguida:

Tabla 6. Estado plan de obras.

UF	Sector	Avance ejecutado (%)	Avance programado (%)	Déficit (%)
1	Neiva - Campoalegre	0.0%	96.0%	-96.0%
2	Campoalegre - Gigante	0.0%	96.0%	-96.0%
3	Gigante - Garzón	23.0%	99.0%	-76.0%
4	Garzón - Pitalito - San Agustín	3.0%	97.0%	-94.0%
5	Pitalito - San Juan de Villalobos	1.0%	99.0%	-98.0%
6	San Juan de Villalobos - Mocoa	0.0%	97.0%	-97.0%
7	Mocoa - Santana	0.0%	97.0%	-97.0%
TOTAL PROYECTO		5.0%	97.0%	-93.0%



Fuente: Elaboración propia a partir Informe mensual No. 46 de Interventoría. Periodo 1 de junio a 30 de junio de 2019.

En segundo lugar, según lo reportado por la Interventoría en su informe mensual No. 46, se mantienen deficiencias asociadas a la operación y mantenimiento del corredor. Entre otros, continúan sin atenderse pérdidas de banca, remoción de material proveniente de deslizamientos y señalización de diferentes puntos del corredor vial que generan alto riesgo de accidentalidad.¹² Asimismo, se evidenció ausencia de personal para atender labores críticas de operación y mantenimiento, lo cual ha sido reportado por la Interventoría recientemente, entre otras comunicaciones, mediante radicado No. 20194090201442 del 27 de febrero de 2019.

La urgencia de acciones frente el actual deterioro del corredor vial, a la ausencia de servicios (i.e. grúas, ambulancias, auxilio mecánico, entre otros) y a la ausencia de mantenimiento, hacen parte de las observaciones de la Supervisión al plan remedial presentado por el Concesionario en mayo de 2019. Observaciones que se han considerado en las mesas de trabajo en las que ha participado el inversionista interesado en el proyecto.

El estado del incumplimiento al plan de obras y a las obligaciones de operación y mantenimiento se evidenció en el recorrido de auditoría adelantado los días 18 y 19 de julio de 2019. En términos generales, se evidenció que es imposible la terminación de la fase de construcción dentro del plazo

¹² A manera de ejemplo se pueden consultar los resultados del indicador E12 para el primer semestre de 2019 ya que la cantidad de segmentos que cumplen, frente al total del corredor concesionado, es mínima. Radicado No. 20194090759212 del 24 de julio de 2019.

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

contractual y que el estado actual del corredor vial va en contra de todos los principios de operación definidos en la sección 3 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 012 de 2015: “(...) *continuidad, regularidad, calidad del servicio técnico y de la atención al usuario, tecnología avanzada, cobertura, seguridad vial e Integridad de la(s) vía(s).* (...)”

En ese orden de ideas, enseguida se presenta el resultado del ejercicio de verificación en campo para cada una de las unidades funcionales con el fin de evidenciar la urgencia en la necesidad de toma de decisiones frente al futuro del corredor Santana-Mocoa-Neiva:

5.1.1.1 Unidad funcional 1: Neiva – Campoalegre

En el municipio de Rivera (Huila) se localiza el peaje Los Cauchos, sobre el cual, con fundamento en las auditorías de peajes adelantadas por la Interventoría, se han evidenciado situaciones que afectan su operación. Entre otros, no hay vigilancia privada, la contratación de personal es limitada, lo que ha afectado la atención a los usuarios por cierres innecesarios de carriles, y se mantienen deficiencias en el mantenimiento de infraestructura y equipos.¹³ El estado actual de la infraestructura del peaje Los Cauchos se puede evidenciar con las siguientes fotografías:

<p>Foto 1. Peaje Los Cauchos.</p>	<p>Foto 2. Esquema tarifario Los Cauchos.</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>Cuenta con equipos requeridos para la operación, tales como semáforos, cámaras de Concesionario e Interventoría y talanqueras; no obstante, se mantienen observaciones por parte de la Interventoría.</p>	<p>La situación actual del proyecto ha generado la alerta sobre ampliar el plazo de la etapa de construcción, lo cual no permitirá actualizar el esquema tarifario acorde a las condiciones iniciales del contrato de concesión No. 012 de 2015.</p>



Adicional a los riesgos en la operación del peaje, se han generado alertas respecto de riesgos del área comercial que se han asignado al Estado, debido a que, como consecuencia del estado del contrato

¹³ Observaciones al respecto identificadas por Interventoría en el mes de mayo de 2019 se pueden consultar con el radicado No. 20194090633072 del 19 de junio de 2019.



de concesión No. 012 de 2015, que en caso de normalizarse implicará una modificación del plazo de la fase de construcción, no permitirá actualizar el esquema tarifario en septiembre de 2019, momento del tiempo en el que se preveía la finalización de la fase de construcción y, según lo dispuesto en la sección 4.2 de la parte especial del contrato de concesión No. 012 de 2015, la actualización de las tarifas se hará una vez se culmine esa fase del proyecto. Asimismo, se han generado alertas sobre la elusión del peaje Los Cauchos, riesgo asignado al Estado, ya que se han identificado rutas departamentales que permiten su elusión.¹⁴

Aunado a lo anterior, la situación actual del proyecto no permitirá la instalación de casetas de peajes nuevas acorde a lo previsto inicialmente, lo cual genera alertas respecto del riesgo asignado al Estado denominado *"No instalación de casetas de peajes nuevas"*.

Con relación a los equipos, en el recorrido de auditoría se evidenció la operación de las cámaras y monitores de seguimiento al tráfico que pasa por el peaje, de Concesionario y de Interventoría, lo que se puede validar con las siguientes fotografías:



Foto 3. Peaje Los Cauchos – Cámaras Concesionario.	Foto 4. Peaje Los Cauchos – Cámaras Interventoría.
	
<p align="center">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p align="center">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>Dentro de los equipos requeridos para la operación de la estación de peaje, se evidenció la disponibilidad de monitores de seguimiento a las cámaras del Concesionario ubicadas en los peajes y casetas del peaje.</p>	<p>Se evidenció la disponibilidad de equipos de Interventoría para el control y seguimiento al tránsito promedio diario (TPD) reportado por el Concesionario (cámaras, equipos de almacenamiento de información y monitor).</p>

¹⁴ Según la matriz de riesgos del proyecto presentada en el informe mensual No. 46 de Interventoría se ha identificado la ruta departamental de Riverita y la que va del Juncal por Betanía, llegando a Hobo.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

En la unidad funcional 1 se localiza el Túnel Verde; sobre el cual la Entidad reconoció la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER)¹⁵ y consecuente suspensión de la ejecución de las obras y actividades de la construcción de la segunda calzada entre Neiva y Campoalegre, en virtud de la decisión del Tribunal Administrativo del Huila del 12 de enero de 2018 frente a la Acción Popular No. 2016-00107, que tuvo como pretensión principal la protección del Túnel Verde. Este reconocimiento otorgó un periodo especial de 354 días, contados a partir de la fecha de finalización de la construcción de la segunda calzada de la unidad funcional 1, prevista para agosto de 2019.

No obstante, lo anterior, en el recorrido de auditoría no se evidenciaron avances en la construcción de la segunda calzada, la cual cuenta con licenciamiento ambiental otorgado mediante Resolución No. 793 del 28 de mayo de 2018, ni avances en la rehabilitación del corredor existente, lo que se puede verificar con las siguientes fotografías:

Foto 5. Túnel Verde.	Foto 6. Túnel Verde.
	
Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.
<p>Como se evidencia en la fotografía y como se aclara en la consideración No. 9 del Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un EER de la UF1, el Túnel Verde debe entenderse como filas de árboles adyacentes a la vía existente, que hacen el efecto de túnel por las ramas que cubren la vía.</p>	<p>Respecto de la infraestructura vial entre Neiva y Campoalegre, a partir de un ejercicio visual, se considera que el corredor presenta bajo nivel de deterioro; no obstante, la proximidad a los árboles, en el sector del Túnel Verde, se considera un riesgo para la seguridad vial de los usuarios.</p>

Se evidenció que en las mesas de trabajo que buscan implementar un plan remedial satisfactorio para el contrato de concesión, se ha considerado el EER reconocido en el sector del Túnel Verde, lo cual, de resultar satisfactorio dicho plan, debe considerarse en los ajustes al plazo de la fase de construcción.



¹⁵ Se puede consultar con el radicado No. 20183040140991 del 9 de mayo de 2018.

5.1.1.2 Unidad funcional 2: Campoalegre – Gigante

Entre Campoalegre y Gigante, a partir de un ejercicio de diagnóstico visual, se evidenció ausencia de mantenimiento al pavimento. A pesar de que el pavimento en este tramo no presente deterioros graves que puedan poner en riesgo la integridad y seguridad de los usuarios de la vía, se considera necesario atender su envejecimiento y deterioro por fatiga.

En el recorrido de auditoría no se evidenciaron actividades de construcción, lo que corrobora la parálisis del plan de obras en el sector a pesar de que el Concesionario haya notificado el inicio de la construcción de las variantes Campoalegre y Hobo en noviembre de 2017.

El estado actual del corredor en proximidades a la zona donde se proyectó la variante Campoalegre, al igual que las intervenciones que se alcanzaron a adelantar para esa variante, se puede apreciar con las siguientes fotografías:

Foto 7. Estado pavimento PR89 Ruta 4505	Foto 8. Cercado Variante Campoalegre
	
Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.
En la fotografía se evidencian deficiencias en demarcación horizontal y a partir del color de la carpeta de rodadura se puede diagnosticar envejecimiento del pavimento, el cual, de no atenderse puede producir fallas por fatiga.	La ANLA otorgó licencia ambiental, a través de la Resolución No. 861 de 2017, para la construcción de la variante Campoalegre, la cual inició en noviembre de 2017 y a la fecha se encuentra paralizada. En el recorrido de auditoría únicamente se logró evidenciar cercado

Asimismo, en las siguientes fotografías se presenta el estado actual del corredor en proximidades a la zona donde se proyectó la variante Hobo, al igual que las intervenciones que se alcanzaron a adelantar para esa variante:



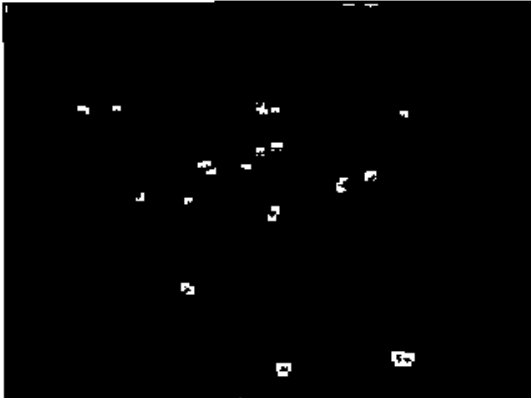

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Nelva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Foto 9. Estado pavimento PR63 Ruta 4505	Foto 10. Cercado variante Hobo
	
Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.
Se evidenciaron fisuras interconectadas con patrones irregulares, patrón conocido como piel de cocodrilo, cuya falta de intervención ha dado lugar al desprendimiento de material asfáltico.	La ANLA otorgó licencia ambiental; a través de la Resolución No. 728 de 2017, para la construcción de la variante Hobo, la cual inició en noviembre de 2017 y a la fecha se encuentra paralizada. En el recorrido de auditoría únicamente se logró evidenciar cercado.

Con relación a las variantes Campoalegre y Hobo, las cuales cuentan con licenciamiento ambiental otorgado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), una vez se notificó el inicio de su intervención, se debían presentar a esa Autoridad semestralmente los informes de cumplimiento ambiental correspondientes (ICA), lo cual no ha sucedido acorde a lo programado y ha dado lugar a incumplimientos, de parte del Concesionario, con la ANLA.¹⁶

En las mesas de trabajo que buscan un plan remedial satisfactorio para la Entidad, la ANI ha expuesto su preocupación con relación a los incumplimientos con las entidades y autoridades ambientales ya que la Entidad no tiene potestad para otorgar plazos para que se subsanen estos incumplimientos. Con base en la mesa de trabajo ambiental del 26 de junio de 2019, para todo el proyecto se tienen 68 incumplimientos a obligaciones con entidades y autoridades ambientales.¹⁷

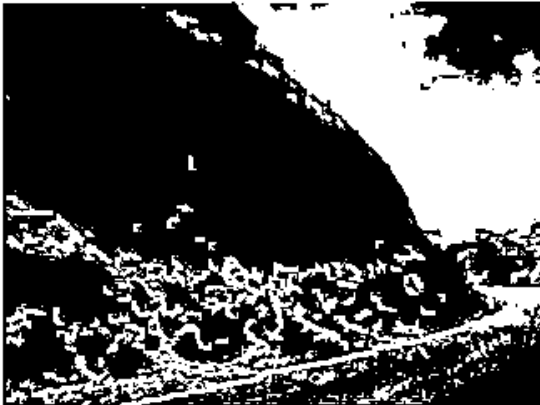

¹⁶ A manera de ejemplo se cita el Informe de incumplimiento entregado por Interventoría a la ANI con relación al segundo ICA de la variante Campoalegre. Este se puede consultar con el radicado No. 20194090405582 del 22 de abril de 2019.

¹⁷ ANLA (6), Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonia – Corpoamazonia (2), Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena – CAM (52), Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos (8).

5.1.1.3 Unidad funcional 3: Gigante – Garzón

En el corredor Gigante-Garzón se evidenció una Infraestructura vial existente sin adecuado mantenimiento y afectada por movimientos de remoción en masa que ponen en riesgo la integridad y seguridad de los usuarios del corredor. Respecto del avance de ejecución reportado por la Interventoría en esta unidad funcional, del 23% ejecutado contra un 99% programado (Ver tabla Tabla 6), se evidenció la disponibilidad de obras hidráulicas construidas por parte de Aliadas Para el Progreso S.A.S. Al igual que con las variantes de Campoalegre y Hobo en la unidad funcional 2, en la unidad funcional 3, en noviembre de 2018 el Concesionario notificó el inicio de actividades constructivas para la variante Gigante, lo que ha dado lugar a incumplimientos con la ANLA debido a que no se han entregado los ICAs acorde a la programación establecida.

La ausencia de mantenimiento y de inestabilidad que pone en riesgo la integridad de los usuarios del corredor Gigante - Garzón, en el sector de la variante Garzón (existente), se evidencia con las siguientes fotografías:

Foto 11: Variante Garzón PR1+950 Ruta 45HLB	Foto 12: Variante Garzón PR1+950 Ruta 45HLB
	
<p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de Julio de 2019.</p>	<p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de Julio de 2019.</p>
<p>Se evidenció la causa de la alerta generada por la Interventoría sobre los taludes de corte de la variante, asociada a la caída de cantos y bloques como consecuencia de procesos de erosión.</p>	<p>Adicional a la caída de bloques, la ausencia de demarcación en la variante Garzón genera riesgo de accidentalidad para los usuarios de la concesión.</p>

El estado actual del corredor en proximidades a la zona donde se proyectó la variante Gigante, al igual que las intervenciones que se alcanzaron a adelantar para esa variante, se puede apreciar con las siguientes fotografías:




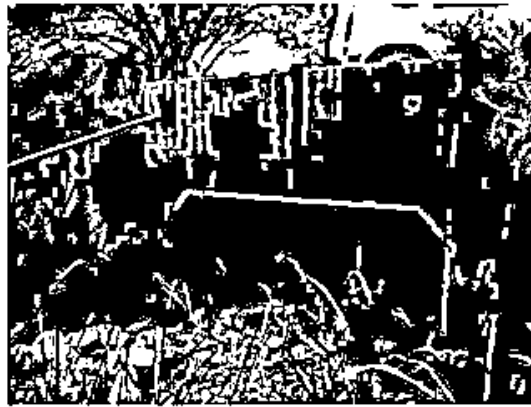
	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---



Foto 13. Estado pavimento PR31+500 Ruta 4505	Foto 14. Cercado variante Gigante
	
<p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>En proximidades al sector norte de la zona donde se proyectó la variante Gigante, se evidenciaron deficiencias en demarcación horizontal y, a partir del color de la carpeta de rodadura, se puede diagnosticar envejecimiento del pavimento; el cual, de no atenderse puede producir fallas por fatiga.</p>	<p>La ANLA otorgó licencia ambiental, a través de la Resolución No. 737 de 2017, para la construcción de la variante Gigante, la cual inició en noviembre de 2017 y a la fecha se encuentra paralizada. En el recorrido de auditoría únicamente se logró evidenciar cercado.</p>

Dentro de las obras de arte que ejecutó el Concesionario, se evidenció la disponibilidad de un box couvert en el PR25+000 de la ruta 4505, del cual se muestra el correspondiente registro fotográfico enseguida:

Foto 15. Box couvert terminado PR25 Ruta 4505.	Foto 16. Box couvert terminado PR25 Ruta 4505.
	
<p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>

En junio 2017 la Oficina de Control Interno evidenció la ejecución de actividades constructivas entre el PR24 y el PR25 de la ruta 4505, de las cuales hace parte el box coulvert presentado en las fotografías, el que, a partir de un diagnóstico vial, se considera que se encuentra en condiciones adecuadas, tanto en la estructura de encofe, como en la estructura de descole.

Asimismo, dentro de las obras de arte que ha ejecutado el Concesionario, se evidenció la disponibilidad de un box coulvert en el PR24+300 de la ruta 4505, del cual se muestra el correspondiente registro fotográfico enseguida, al igual que del inadecuado estado del pavimento en ese sector:

<p>Foto 17. Estado pavimento PR24+300 Ruta 4505</p>	<p>Foto 18. Box coulvert terminado PR24+300 Ruta 4505</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>En el PR24+300 de la ruta 4505 se evidenció un corredor con ausencia de demarcación, baches y prominencias en la superficie del pavimento (abultamiento), posiblemente generado por falencias constructivas del box coulvert en el sector.</p>	<p>A pesar de que el pavimento en el PR24+300 presenta deficiencias, se evidenció un box coulvert, construido por el Concesionario, en adecuadas condiciones, tanto en la estructura de encofe, como en la estructura de descole.</p>

También, con relación a las obras que ejecutó el Concesionario en la unidad funcional 3, se evidenció la disponibilidad de una alcantarilla doble en el PR24+700 de la ruta 4505, de la que se muestra el correspondiente registro fotográfico enseguida:



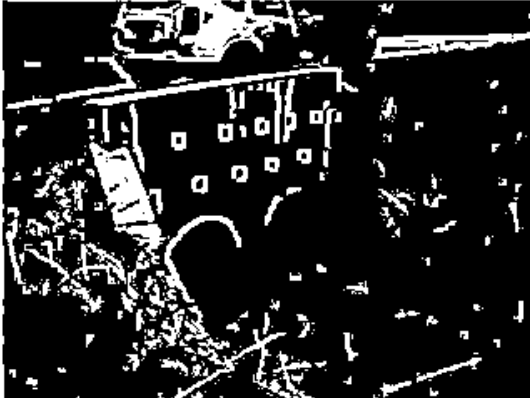

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Foto 19. Alcantarilla terminada PR24+700 Ruta 4505	Foto 20. Alcantarilla terminada PR24+700 Ruta 4505
	
Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.
<p>En junio 2017 la Oficina de Control Interno evidenció la ejecución de actividades constructivas entre el PR24 y el PR25 de la ruta 4505, de las cuales hace parte la alcantarilla doble presentada en las fotografías, la que, a partir de un diagnóstico vial, se considera se encuentra en condiciones adecuadas, tanto en la estructura de encofe, como en la estructura de descole.</p>	

Por otra parte, el jueves 18 de julio de 2019, la Dirección de Tránsito y Transporte - DITRA (Seccional Huila), reportó a la Entidad pérdida de banca en el PR21+060 de la Ruta 4505 sector de la represa del Quimbo, construida por Enel-Emgesa, ocurrida en la madrugada de ese día, requiriendo la presencia inmediata de funcionarios expertos para atender la emergencia ya que DITRA no había evidenciado la presencia del concesionario Aliadas para el Progresos S.A.S. La notificación de la emergencia también se dio por parte de la Interventoría, lo que se evidenció con el radicado No. 20194090741892 del 18 de julio de 2019, quién a su vez requirió al Concesionario la atención inmediata del evento.

En torno al evento, se evidenció oportunidad en la atención por parte de la Interventoría, quién participó en reunión de atención a la emergencia con la Gobernación del Huila, Enel-Emgesa, INVIAS, Gestión del Riesgo, Alcaldía de Gigante, Alcaldía de Garzón, Policía Nacional y Cuerpos de Socorro.

De parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, también se evidenció gestión al respecto, debido a que, adicional a requerir la atención correspondiente por parte del Concesionario,¹⁸ mediante radicado No. 20193050239061 del 24 de julio de 2019, solicitó al INVIAS información sobre el contrato mediante los cuales se dispuso el diseño y construcción de la vía en el tramo que colapsó, previo a la entrega realizada por el INVIAS a la ANI del corredor Santana-Mocoa-Neiva, en el marco de las indagaciones que permitan determinar la responsabilidad de la situación.

El estado del PR21+060 de la ruta 4505, al día siguiente de la emergencia, se muestra enseguida:

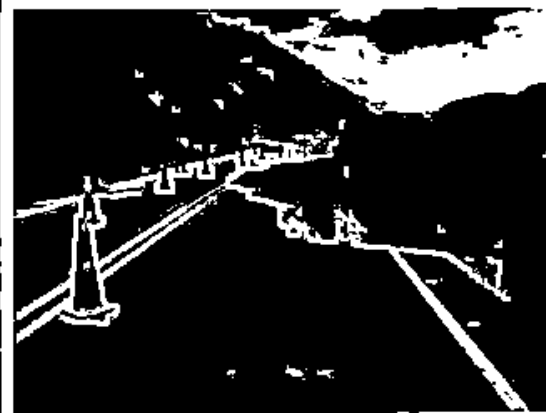
¹⁸ Radicado No. 20193050239041 del 24 de julio de 2019.

Foto 21. Pérdida de banca PR21+060 Ruta 4505



Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.

Foto 22. Pérdida de banca PR21+060 Ruta 4505



Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.

La Dirección de Tránsito y Transporte reportó a la ANI la pérdida de banca, ocurrida, aproximadamente, a la 01:05 del 18 de junio de 2019, informando que el Concesionario no había hecho presencia en el sector. En la fotografía se muestra la pérdida de banca sentido Gigante – Garzón.

A la fecha Enel-Emgesa, quién ejecutó el proyecto hidroeléctrico El Quimbo, lidera la implementación de soluciones del caso. En un primer diagnóstico, señalan que el aumento del nivel del embalse pudo provocar la pérdida de banca. En la fotografía se muestra el estado del sector sentido Garzón - Gigante.



La pérdida de banca en el PR21+060 de la Ruta 4505, dio lugar a que mediante Resolución No. 03644 del 19 de julio de 2019 *“Por la cual se toman algunas medidas sobre el tránsito vehicular en la Vía Garzón – Neiva, código 4503, entre el PR21+080 al PR21+100”*¹⁹ el INVIAS autorizara el cierre total de la vía Gigante – Garzón, entre el PR20+600 al PR21+150, a partir del 19 de julio de 2019 y hasta que se supere la emergencia, disponiendo de los siguientes corredores alternos:

- **Tránsito liviano y carga máxima de dos ejes:** Vía Garzón – Corregimiento de Zuluaga – Silvania – Gigante (47 km).
- **Tránsito pesado y demás:** Vía Garzón – Agrado – Pital – La Plata – Tesalia – Cruce Puerto Seco. (143.7 km).


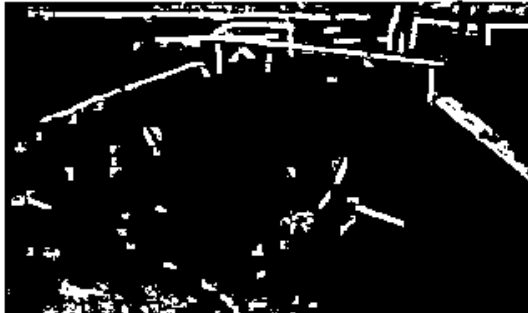
En el recorrido de auditoría se evidenció que estas vías alternas incrementan los tiempos de viaje y los costos de operación de un vehículo que requiera movilizarse entre Gigante y Garzón. La distancia entre Garzón y Gigante con la vía concesionada es de, aproximadamente, 29 km y la distancia entre Garzón y Cruce Puerto Seco (Laberinto) con la vía concesionada es de, aproximadamente, 46 km.

¹⁹ Se puede consultar con el radicado No. 20193050240311 del 24 de julio de 2019.

En proximidades a la pérdida de banca ocurrida en el PR21+060 de la ruta 4505 se localizan las vías sustitutivas del Quimbo, las que corresponden a los tramos PR19+000-PR21+000 y PR11+500-PR15+300. El estado de la Infraestructura vial de esas vías sustitutivas se muestra enseguida:

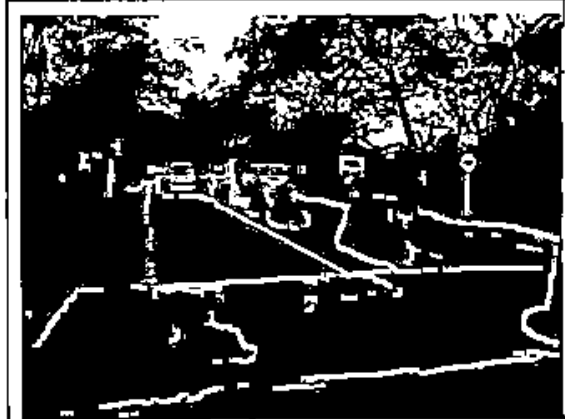

Foto 23. Puente Barrarosa PR21+000 Ruta 4505	Foto 24. PR20-PR21 Ruta 4505
	
Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.
<p>Con relación al estado de las vías sustitutivas del Quimbo; sobre las que el concesionario Aliadas Para el Progreso SAS tiene la obligación de operación y mantenimiento, a partir de un ejercicio visual, se considera que presentan bajo nivel de deterioro.</p>	

Finalmente, dentro de las obras de arte que ha ejecutado el Concesionario, se evidenció la disponibilidad de una alcantarilla sencilla el PR7+350 de la ruta 4505, de la cual se muestra el correspondiente registro fotográfico enseguida, al igual del inadecuado estado del pavimento en ese sector:

Foto 25. Estado pavimento PR7+350 Ruta 4505	Foto 26. Alcantarilla terminada PR7+350 Ruta 4505
	
Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.
<p>Pavimento con abultamiento, posiblemente generado por fallas constructivas de la alcantarilla en el sector, y ausencia de demarcación.</p>	<p>Adicional a las deficiencias en el pavimento, se evidenció una alcantarilla sencilla construida por el Concesionario, que, a pesar de no presentar fallas estructurales, presenta indicios de colmatación.</p>

5.1.1.4 Unidad funcional 4: Garzón – Pitalito – San Agustín

En el PR60+600 de la ruta 4504, se localiza el peaje existente Altamira (Hulla), sobre el cual, con fundamento en las auditorías de peajes adelantadas por la Interventoría, se han evidenciado situaciones que afectan su operación. Entre otros, no hay vigilancia privada, se tienen deficiencias en la seguridad informática, se han presentado fallas en la UPS y desde abril de 2018 no funciona el sistema de detección del carril 2 (sentido Garzón – Pitalito).²⁰ El estado actual de la infraestructura del peaje Altamira se puede evidenciar con las siguientes fotografías:



<p>Foto 27. Peaje Altamira</p>	<p>Foto 28. Esquema tarifario peaje Altamira</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>A partir de un diagnóstico visual, se considera que el pavimento del peaje presenta un nivel bajo de deterioro, a diferencia del sector de las peanas. Se evidencian deficiencias en demarcación horizontal.</p>	<p>La situación actual del proyecto ha generado la alerta sobre ampliar el plazo de la etapa de construcción, lo cual no permitirá actualizar el esquema tarifario acorde a las condiciones iniciales del contrato de concesión No. 012 de 2015.</p>

En cuanto al esquema tarifario, se evidenció que la pérdida de banca del PR20+060 de la ruta 4505 ha dado lugar a que la ANI solicitara al Ministerio de Transporte la expedición de resolución para establecer un descuento temporal del 50% en las tarifas del peaje Altamira.²¹ Al respecto la Interventoría ha encontrado razonable la propuesta, con la salvedad de que el Concesionario renuncie a cualquier reclamación futura por esta circunstancia, dado el impacto que esto puede generar en el recaudo.²²



²⁰ Observaciones al respecto identificadas por Interventoría en el mes de mayo de 2019 se pueden consultar con el radicado No. 20194090633072 del 19 de junio de 2019.

²¹ Ver radicado No. 20191010242531 del 26 de julio de 2019.

²² Radicado ANI No. 20194090774582 del 26 de julio de 2019.

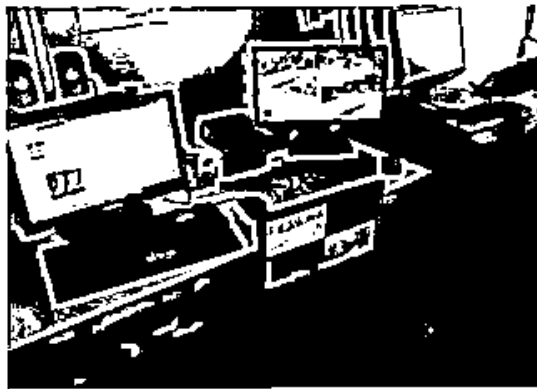
	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva</p>	 <p align="center">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	---

Con relación a los sistemas de detección del peaje Altamira, se evidenció el funcionamiento de las peanas en el carril 1 (sentido Sur-Norte) y la falla alertada por la Interventoría en el carril 2 (sentido Norte-Sur), lo que se puede corroborar con las siguientes fotografías:

<p>Foto 29. Peanas Altamira sentido Norte-Sur</p>	<p>Foto 30. Peanas Altamira sentido Sur-Norte</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de Julio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>Mediante radicado No. 20184091036082, la Interventoría reportó a la ANI informe de incumplimiento respecto a los daños de detección vehicular en el peaje Altamira. El daño de las peanas en el carril 2. Implica la operación de ese carril con boletería manual.</p>	<p>Con relación al carril 1, se evidenció una operación normal de los equipos (talanqueras, peanas y cámaras de Concesionario e Interventoría). En la fotografía se evidencian deficiencias en la demarcación horizontal.</p>

Asimismo, en el recorrido de auditoría se evidenció la operación de las cámaras y monitores de seguimiento al tráfico, de Concesionario y de Interventoría, al igual que la disponibilidad de equipos para el suministro de energía, lo que se puede validar con las siguientes fotografías:

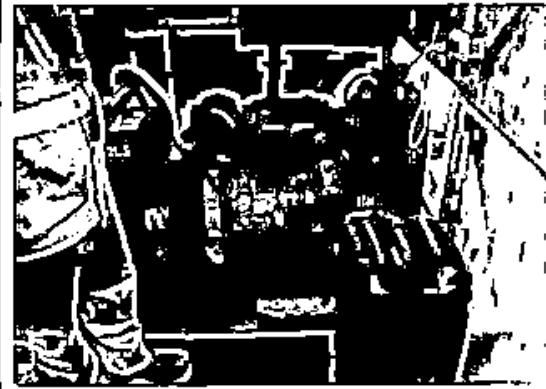
Foto 31. Monitores peaje Altamira



Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.

Se evidenció la disponibilidad de equipos, de Concesionario y de Interventoría, mediante los que se hace seguimiento al tráfico del peaje Altamira. En la fotografía se evidencian monitores de seguimiento.

Foto 32. Planta eléctrica peaje Altamira



Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.

A pesar de evidenciar equipos de suministro de electricidad en la estación de peaje, la Interventoría reportó falla eléctrica los días 26 y 27 de mayo de 2019.

En línea con las alertas sobre materialización de riesgos del área comercial y de no instalación de casetas de peajes señaladas al inicio de la sección 5.1.1.1; y la posible disminución de tarifas del peaje Altamira tras la pérdida de banca del PR20+060 de la ruta 4505, en proximidades al peaje Altamira se evidenció la disponibilidad de vías elusoras y evasivas, de las que muestra registro fotográfico a continuación:

Foto 33. Elusión/evasión peaje Altamira





Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.

Foto 34. Elusión/evasión peaje Altamira





Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Se evidenció el uso de un predio colindante a la estación de peaje Altamira mediante el cual la interventoría ha generado alertas de elusión; no obstante, la ANI ha indicado que esta situación hace referencia a evasión (Rad No. 20193050075171).

La Interventoría ha alertado la existencia de pasos elusores en las estaciones de peaje Los Cauchos y Altamira,; indicando la probabilidad de instalar peajes de control en esas vías. El riesgo de elusión se encuentra asignado al público.

Por otra parte, entre el PR28 y el PR35 de la ruta 4504 se localiza el sector denominado Pericongo, en el cual se evidenció, como consecuencia del colapso de un viaducto de 27 m de longitud debido al desprendimiento de roca ocurrido el 31 de diciembre de 2017,²³ control de tráfico y paso alternado por sentido. A pesar de que el colapso de la estructura ocurrió en diciembre de 2017, a la fecha no se ha restaurado ese tramo de vía. En el recorrido de auditoría se evidenció el abandono de las vigas con tensionamiento requeridas para la reconstrucción del tramo que colapsó. Lo anterior se evidencia con las siguientes fotografías:

<p>Foto 35. Pericongo PR34+400 Ruta 4504</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Foto 36. Pericongo PR34+400 Ruta 4504</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>Estado actual del sector donde colapsó, el 31 de diciembre de 2017, tramo de viaducto de 27 m de longitud y 4.30 m de ancho como consecuencia de rocas que se desprendieron de talud de corté.</p>	<p>Se evidenció que en el PR34+400 se tienen las dos vigas con tensionamiento, pendiente de izaje, necesarias para las actividades de construcción en la recuperación del puente en ese sector.</p>

En virtud de la inestabilidad del sector del Pericongo, la cual pone en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía, desde la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno en junio de 2017 a la función pública de la Interventoría y Supervisión del proyecto Santana-Mocóa-Neiva,²⁴ se ha evidenciado que se ha trabajado en una modificación al alcance de la unidad funcional 4, dado que en la tabla 23 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión No.012 de 2015 se proyectó la

²³ Ver radicado No. 20184090006272 del 4 de enero de 2018.


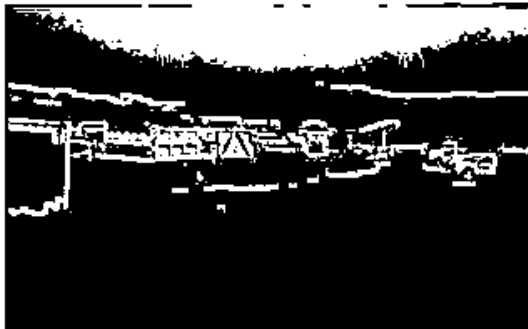
²⁴ Informe radicado con el memorando No. 20171020090903 del 28 de junio de 2017.

construcción de un túnel falso de 390 m; sin embargo, dicha modificación contractual no se ha logrado suscribir a la fecha debido a que no se ha logrado llegar a un acuerdo con el Concesionario.²⁵ La modificación contractual busca que en el sector del Pericongo, en lugar del túnel falso, se construyan dos viaductos con una longitud total de 1.5 km, entre el PR33+400 y el PR34+900 de la ruta 4504.



Respecto de la gestión que se adelanta en el marco de Implementación de un plan remedial, se evidenció que la modificación del alcance en el sector del Pericongo se ha tenido en cuenta en las mesas de trabajo que se han adelantado con el Concesionario y posible nuevo cesionario.

Se considera que la construcción de viaductos en el sector del Pericongo es urgente para asegurar los principios de operación del proyecto en ese sector los cuales actualmente se ven afectados por el paso alternado por sentido, la geometría de la vía y la inestabilidad del talud superior. Es evidente la urgencia que demanda este sector, en virtud de los impactos negativos que la Infraestructura existente genera en la región, dentro de los que se debe tener en cuenta la pérdida de una vida humana y de dos heridos graves como consecuencia del desprendimiento de un fragmento de roca del talud superior, ocurrido en abril de 2018.





De otra parte, en el campamento ubicado en el municipio de Timaná se evidenció el acopio de maquinaria y equipos en desuso, lo cual evidencia la parálisis de la operación del corredor por parte del Concesionario. El registro fotográfico correspondiente se muestra a continuación:

Foto 37. Campamento Timaná	Foto 38. Campamento Timaná
	
<p align="center">Fuente: Visita OCI, 19 de Julio de 2019.</p>	<p align="center">Fuente: Visita OCI, 19 de Julio de 2019.</p>
<p>Conforme a lo reportado por la Interventoría y lo evidenciado en el recorrido de auditoría, la totalidad de equipos de atención de emergencias, como grúas, ambulancias y volquetas, no operan y están acopiadas en el campamento de Timaná.</p>	<p>La Interventoría ha hecho solicitudes al Concesionario sobre medidas ambientales en el campamento, tales como manejo adecuado de aceite lubricante usado y adecuación de baños.</p>



²⁵ Ver radicados ANI No: 20183040384881 del 19 de noviembre de 2018 y 20184090968382 del 19 de septiembre de 2018.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Macóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---


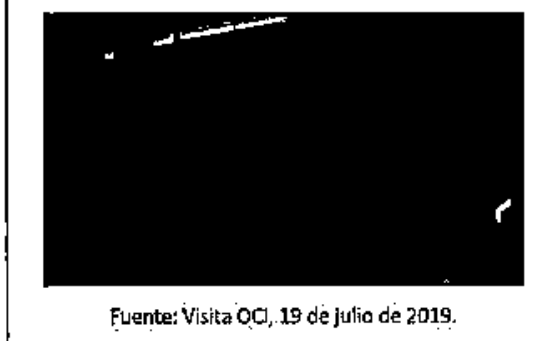
Sumado a la parálisis de la maquinaria y equipo acopiada en el campamento de Timaná, se evidenciaron deficiencias en la operación del Centro de Control de Operaciones (CCO), ubicado en el municipio de Pitalito (Huila). Actualmente únicamente se presta servicio de atención a PQRs y de gestión con las autoridades para la atención de eventos en el corredor concesionado ya que el Concesionario no cuenta con personal para atenderlos. A continuación, se presenta el registro fotográfico del CCO:



<p>Foto 39. CCO PR2+100 Ruta 4504</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Foto 40. CCO PR2+100 Ruta 4504</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>El CCO se localiza en el municipio de Pitalito. A pesar de que el edificio en el que se encuentra ubicado esté en condiciones adecuadas, presta un servicio insuficiente al recorrido para la Concesión.</p>	<p>En el CCO se evidenció únicamente la presencia de una profesional social, una profesional que hace seguimiento a la operación del corredor y un almacenista.</p>
<p>Foto 41. CCO PR2+100 Ruta 4504</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Foto 42. CCO PR2+100 Ruta 4504</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>El área social únicamente presta servicio de atención a PQRs. La principal función del CCO actualmente es coordinar con entidades ajenas a la Concesión la atención de eventos en el corredor vial.</p>	<p>En la fotografía se muestra el almacén ubicado en la planta baja del CCO. Se cuenta con instrumentos y equipos en desuso.</p>

En el corredor Garzón – Pitalito, también se evidenciaron movimientos de remoción en masa sin intervenciones de fondo. A manera de ejemplo se muestra el registro fotográfico de la inestabilidad localizada en el PR19+470 de la ruta 4504:



<p>Foto 43. Inestabilidad PR19+470 Ruta 4504</p>	<p>Foto 44. Paso restringido PR19+470 Ruta 4504</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>En el recorrido de auditoría la Interventoría reportó que el último descargue de material de remoción en masa se hizo en enero de 2019. La inclinación de la cerca evidencia que permanece la inestabilidad.</p>	<p>Se evidenció paso restringido a un carril con el uso de señalización temporal de obra. En la zona no se cuenta con personal de control de tráfico.</p>

En cuanto al estado del pavimento, se evidenció una carpeta de rodadura envejecida, fatigada y sin demarcación adecuada. A manera de ejemplo se muestra el estado del pavimento en el PR15+800 de la ruta 4504:


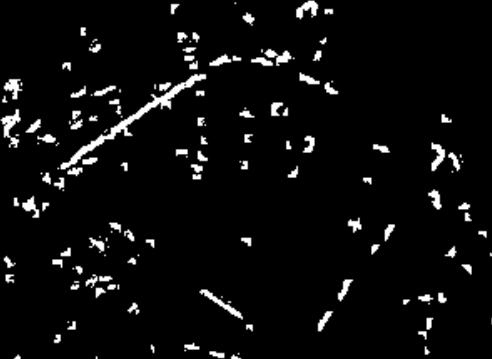
<p>Foto 45. Estado pavimento PR15+800 Ruta 4504</p>	<p>Foto 46. Estado pavimento PR15+800 Ruta 4504</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p> <p>Pavimento con múltiples fisuras en bloque (piel de cocodrilo) como consecuencia de envejecimiento del pavimento y ausencia de rehabilitación y mantenimiento.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p> <p>Adicional a las deficiencias del pavimento, se evidencia en el sector ausencia total de demarcación horizontal, tanto de líneas de eje como de borde; lo cual incrementa el riesgo de accidentalidad.</p>

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

El abandono del corredor vial es evidente con la ausencia de demarcación, rocería y atención de baches, lo que se corrobora con las siguientes fotografías:

<p>Foto 47. Ausencia rocería PR11+100 Ruta5404</p>	<p>Foto 48. Estado pavimento PR4+000 Ruta 45HLO</p>
 <p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	 <p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>
<p>Adicional a la ausencia de señalización horizontal, la señalización vertical se ve afectada por la ausencia de rocería en el corredor vial, lo cual ha generado incumplimientos del Indicador E8.</p>	<p>A pesar de que el Indicador de baches (E6) cumpla con los requisitos del contrato de concesión No. 12 de 2015 se evidencian sectores críticos que ponen en riesgo la seguridad de los usuarios viales.</p>

Finalmente, en el corredor de la unidad funcional 4, también se evidenciaron invasiones al derecho de vía, sobre las cuales el Concesionario no ha adelantado la gestión procedente. Un ejemplo de ello se evidenció en el PR15+800 en el cual se instaló una red de gas combustible:

<p>Foto 49. Invasión PR15+800 Ruta 4504</p>	<p>Foto 50. Invasión PR15+800 Ruta 4504</p>
 <p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>	 <p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 19 de julio de 2019.</p>

Señalización informativa instalada por parte de empresa de servicio público, sin la correspondiente autorización por parte de la ANI.

En el PR15+800 se instaló una caja de inspección de red de gas combustible. Este tipo de intervenciones se deben considerar en una posible actualización de inventario de redes del proyecto.

5.1.1.5 Unidad funcional 5: Pitalito – San Juan de Villalobos

Con base en el recorrido de auditoría por el corredor vial que hace parte de la unidad funcional 5, sobre la cual interventoría reportó un avance en la ejecución del plan de obras del 1.0% contra un 99.0% programado, se puede concluir que la infraestructura vial está afectada por movimientos de remoción en masa sin atención, los cuales, adicionalmente, a generar ocupación de calzada con el material producto de deslizamiento, generan deformaciones en la estructura de pavimento, la que a su vez carece de una demarcación adecuada. Lo anterior se demuestra con el registro fotográfico de los PRs 108+540 y 71+000 de la ruta 4503, entre Pitalito y San Juan de Villalobos:

Foto 51. Alerta pérdida banca PR108+540 Ruta 4503



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

La ausencia de iluminación, en conjunto con la ausencia de señalización y falta de atención de sitios con inestabilidad incrementan el riesgo de accidentalidad en la unidad funcional 5.

Foto 52. Inestabilidad PR71+000 Ruta 4503



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

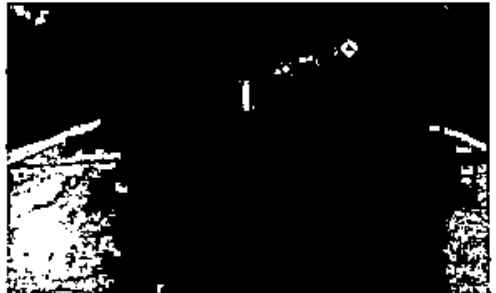
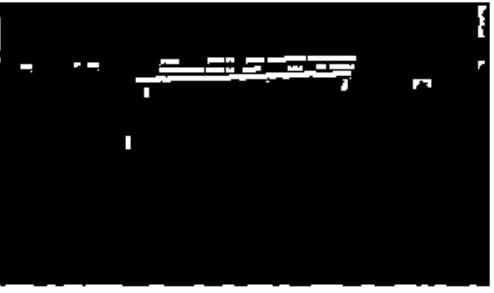
La fotografía evidencia ausencia de demarcación horizontal y de señalización temporal para el retiro de material de remoción en masa.

La ausencia de demarcación horizontal es un común denominador a lo largo del corredor Pitalito – San Juan de Villalobos, lo que corrobora los resultados del indicador de retroreflectividad (E12) entregados por Interventoría para el primer semestre de 2019, según el cual, ninguno de los tramos (kilómetros de vía), cumple con los requerimientos mínimos del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 012 de 2015.²⁶



Por otra parte, en esta unidad funcional se evidenciaron las invasiones al derecho de vía reportadas por Interventoría y que no han sido atendidas por parte del Concesionario.

²⁶ Los resultados de retroreflectividad para el primer semestre de 2019 se pueden consultar con el radicado No. 2019-409-075921-2 del 24 de julio de 2019.


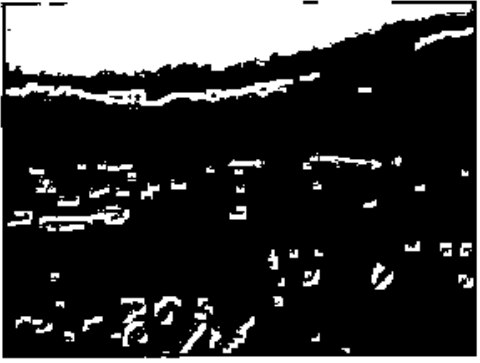
Ejemplos de sectores que evidencien ausencia de demarcación adecuada, al igual que invasiones al derecho de vía en el corredor Pitalito – San Juan de Villalobos, se muestran en las siguientes fotografías:

Foto 53. Señalización PR99+500 Ruta 4503	Foto 54. Invasión PR83+940 Ruta 4503
	
Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.
En el límite entre los departamentos de Huila y Cauca (municipio de Santa Rosa), se evidencian las deficiencias de demarcación horizontal.	La Invasión fue reportada por la Interventoría en febrero de 2019. Se evidenció que la construcción se mantiene en el PR83+940 de la ruta 4503.

Con relación a la operación de la unidad funcional, se evidenciaron vehículos estacionados sin operadores en proximidades al municipio de San Juan de Villalobos, lo que se demuestra con el siguiente registro fotográfico:

Foto 55. Vehículos San Juan de Villalobos	Foto 56. Vehículos San Juan de Villalobos
	
Fuente: Visita OCI, 18 de Julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 18 de Julio de 2019.
En la fotografía se evidencia disponibilidad de camabaja y retrocargador para la atención de deslizamientos. A pesar de no estar acopiados en el campamento Timaná, no se evidenció operación alguna.	Se evidenció también la disponibilidad de dos volquetas. Estos vehículos, con el retrocargador y la cama baja, según lo reportado por Interventoría, son los únicos que prestan servicio para la atención de derrumbes.

Finalmente, en la unidad funcional 5 se visitó una de las zonas de manejo de escombros y material de excavación (ZODMES) autorizados para el proyecto, en los cuales se deberfan depositar los materiales provenientes de derrumbes que invaden la corona del corredor concesionado. Enseguida se presenta el registro fotográfico correspondiente:



Foto 57. ZODME San Juan de Villalobos	Foto 58. ZODME San Juan de Villalobos
 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>A la fecha la Interventoría reporta cinco permisos vigentes para Zonas de Manejo de Escombros y Material de Excavación (ZODME). No se reportan permisos vencidos.</p>	<p>En las fotografías se evidencia el estado del ZODME ubicado en San Juan de Villalobos, el que carece de señalización y tiene deficiencias en el manejo de la escorrentía superficial.</p>

5.1.1.6 Unidad funcional 6: San Juan de Villalobos – Mocoa

El plan de obras de la unidad funcional 6 no registra avance alguno a pesar de que, con corte a junio 30 de 2019, se tenía programado el 97.0% de su ejecución. Con base en el recorrido de auditoría, se considera que el tramo San Juan de Villalobos – Mocoa, junto con el tramo Mocoa – Santana (UF7), son los que tienen las peóres condiciones y por ende, incumplen los principios de operación del proyecto definidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 012 de 2015. En términos generales, con fundamento en el recorrido de auditoría y en el reporte de sitios críticos presentado por la Interventoría con corte a junio de 2019,²⁷ se puede concluir que el corredor San Juan de Villalobos – Mocoa se caracteriza por ser un tramo con alto nivel de deterioro, lo cual se demuestra con las fotografías que se presentan en esta sección.

En el desarrollo de la auditoría se evidenció que la ausencia en el monitoreo de sitios inestables dio lugar a que, mediante Resolución No. 1099 de 2018, se declarara un incumplimiento del

²⁷ El informe de Inspección a sitios críticos presentado por la Interventoría a la Entidad se puede consultar con el radicado No. 20194090721132 del 15 de julio de 2019.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S y se impusiera una multa de \$2,194,708,075, la cual no se ha pagado a la fecha.

En primer lugar, se hace referencia al sector del PR59+600, el cual, desde la estructuración del proyecto se ha considerado como un sitio crítico y que por ende, requiere la construcción de obras especiales mínimas, que, según la tabla 35 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 012 de 2015, hacen referencia a dos túneles falsos y un viaducto en calzada sencilla.

Se evidenció que, en noviembre de 2018, en el sector del PR59+600 se registró caída de bloques que representaron un volumen de aproximadamente 10,000 m³. Debido a la cantidad y tipo de material, el Concesionario solicitó a la Interventoría tiempo adicional para remover la roca de la calzada, quien, a su vez, concluyó que el despeje de la calzada podía ejecutarse en un plazo máximo de tres semanas desde el momento que se presentó el derrumbe.²⁸

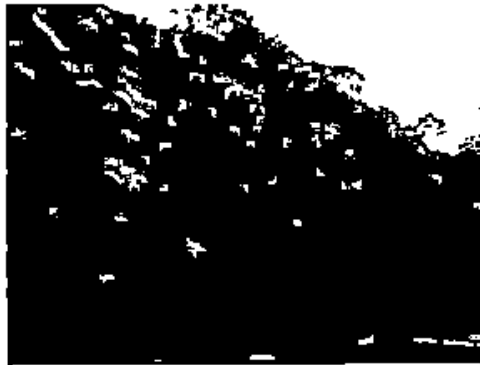
El registro fotográfico correspondiente al PR59+600 de la ruta 4503 se muestra enseguida:

Foto 59. Inestabilidad PR59+600 Ruta 4503	Foto 60. Inestabilidad PR59+600 Ruta 4503
	
Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.
<p>En la fotografía se aprecia la magnitud de las rocas que se desprenden del talud superior de la vía, lo cual genera riesgos a los usuarios del corredor vial.</p>	<p>En este sector el contrato de concesión prevé la construcción de dos túneles falsos, uno de 80 m de longitud, otro de 120 m y un viaducto de 250 m.</p>

En el corredor San Juan de Villalobos – Mocoa también se evidenciaron zonas a media ladera con alta inestabilidad que se demuestran con los movimientos de remoción en masa del talud superior de la vía y la erosión del talud inferior, la cual se podría controlar con un adecuado manejo de aguas de escorrentía. Un ejemplo de ello se presenta en el sector del PR56+450 de la ruta 4503, del que se muestra el registro fotográfico correspondiente enseguida:

²⁸ Ver radicado no. 20184091285262 del 7 de diciembre de 2018.

Foto 61. Inestabilidad PR56+450 Ruta 4503



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

En la fotografía se alcanza a apreciar la inclinación de la vegetación e indicios de erosión en la parte superior, lo que, a partir de un diagnóstico visual, genera alertas sobre movimientos de remoción en masa.

Foto 62. Inestabilidad PR56+450 Ruta 4503



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

Con relación al talud inferior, se evidencia erosión, que puede dar lugar a socavación y futura pérdida de banca. Adicionalmente se evidencia la ausencia de elementos de protección lateral y de señalización en la carretera.

Inestabilidades a media ladera también se evidenciaron en el PR55+450 de la ruta 4503. En este caso el talud inferior presenta indicios de socavación, que ponen en riesgo la estabilidad de la banca en el sector:

Foto 63. Inestabilidad PR55+450 Ruta 4503



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.



Conforme a lo reportado por la Interventoría, se evidenció que el talud inferior ha tenido movimientos de remoción en masa que pueden poner en riesgo la estabilidad de la banca.

Foto 64. Inestabilidad PR55+450 Ruta 4503







Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

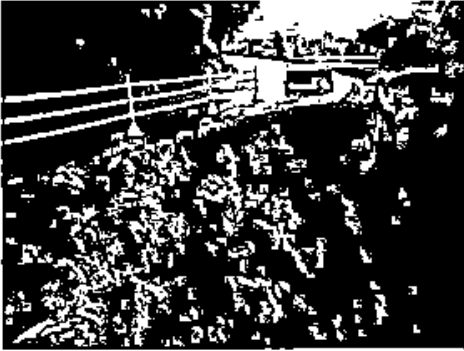

Se considera que la falta de continuidad de la defensa metálica incrementa el riesgo de accidentalidad en el sector.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

También se evidenciaron movimientos de remoción en masa residual en zonas de corte que no han sido atendidas por el Concesionario, lo que se demuestra con el estado actual del PR55+000 y del PR49+000 de la ruta 4503:


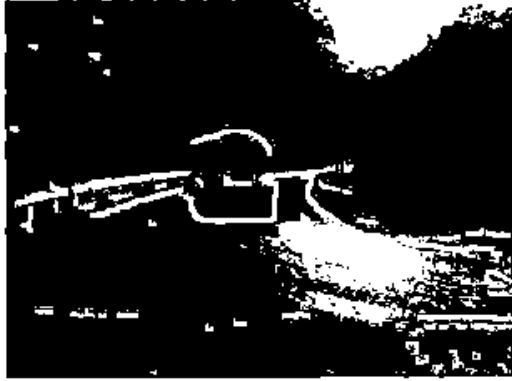
Foto 65. Inestabilidad PR55+000 Ruta 4503	Foto 66. Inestabilidad PR55+000 Ruta 4503
 <p data-bbox="375 1017 724 1044">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p data-bbox="927 1017 1276 1044">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>Se evidenció que el material de derrumbe ocupa media calzada y que las intervenciones por parte del Concesionario en el sector han sido mínimas.</p>	<p>La ausencia de aproximación a la zona del derrumbe, en conjunto con la ausencia de demarcación y otros elementos de seguridad vial incrementan el riesgo de accidentalidad; más en horas de la noche.</p>
Foto 67. Inestabilidad PR49+000 Ruta 4503	Foto 68. Inestabilidad PR49+000 Ruta 4503
 <p data-bbox="375 1674 724 1702">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p data-bbox="927 1674 1276 1702">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>Según lo reportado por la Interventoría, el deslizamiento ocurrió el 24 de junio de 2019. Se evidenció la ausencia de intervenciones de fondo.</p>	<p>Se evidenció que se ha acopiado material de derrumbe en ambos costados de la vía, el cual debería ser transportado a un sitio de disposición adecuado (ZODME).</p>

Asimismo, se evidenció que se han materializado pérdidas de banca en el tramo San Juan de Villalobos – Mocóa. Un ejemplo de ello se demuestra con el estado actual del PR48+800, el cual no ha sido intervenido a pesar de que la pérdida de banca ocurrió hace más de un año. El registro fotográfico correspondiente, al igual que el de un movimiento de remoción en masa adicional sin atención por parte del Concesionario en el PR46+600 se muestra enseguida:



Foto 69. Pérdida de banca PR48+800 Ruta 4503	Foto 70. Inestabilidad PR46+600 Ruta 4503
	
Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.
Se evidenció pérdida de banca en el talud inferior, la cual, según lo reportado por Interventoría ocurrió en diciembre de 2017. En el sector se evidenció ausencia de demarcación horizontal.	En el PR46+600 se evidenció producto de deslizamiento sin atención alguna, lo que, en conjunto con las deficiencias de Instrumentos de seguridad vial, incrementa el riesgo de accidentalidad en el sector.

En el corredor San Juan de Villalobos – Mocóa, similar al caso del PR59+600 de la ruta 4503, se evidenciaron diferentes sectores con alto índice de inestabilidad que, según lo reportado por la Interventoría, fueron entregados en concesión con esas condiciones. Ejemplos de ello se evidenciaron en los sectores de los PRs 41+300, 34+400 y 33+900.



Enseguida se presenta el registro fotográfico del sector correspondiente al PR41+300 de la ruta 4503, en el cual, adicional a la inestabilidad que ha dado lugar a deformaciones y fallas en la Infraestructura vial, cuenta con una geometría inadecuada para una transitabilidad segura y cómoda y con un puente antiguo, que, de no evaluar su capacidad estructural, puede generar un riesgo adicional para la seguridad de los usuarios de la concesión vial:

<p>Foto 71. Inestabilidad PR41+300 Ruta 4503</p>	<p>Foto 72. Inestabilidad PR41+300 Ruta 4503</p>
 <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>En el sector del PR41+300 de la ruta 4503 se evidenciaron múltiples fallas en el pavimento y en la geometría del corredor vial que van en contra de los principios de operación del proyecto.</p>	<p>Se evidenció que los puentes existentes entregados en concesión carecen de diagnósticos estructurales y de intervenciones de mantenimiento.</p>

De igual forma, se evidenciaron sectores afectados por las lluvias, que ha dado lugar a que la creciente de las quebradas arrastre sedimentos y material que obstaculiza el flujo de las obras hidráulicas, ocasionando la falla estructural de las mismas y pérdidas de banca. Un ejemplo de ello se demuestra con el estado actual del PR39+200 de la ruta 4503:

<p>Foto 73. Pérdida de banca PR39+200 Ruta 4503</p>	<p>Foto 74. Pérdida de banca PR39+200 Ruta 4503</p>
 <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>La pérdida de banca en el PR39+200 de la ruta 4503 ha sido el resultado del fallo de la estructura de descole de la obra hidráulica que se encontraba en el sector.</p>	<p>Se evidencia erosión de las laderas en el talud inferior del PR39+200. Se considera que la situación actual en este sector pone en riesgo la estabilidad de la vía.</p>

En línea con las pérdidas de banca alertadas, se evidenciaron sectores cuya falla ha sido progresiva con el tiempo; sin embargo, no han sido atendidas por el Concesionario. Un ejemplo de ello se evidenció en el sector del PR34+150 de la ruta 4503:

<p>Foto 75. Pérdida de banca PR34+150 Ruta 4503</p>	<p>Foto 76. Pérdida de banca PR34+150 Ruta 4503</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p> <p>El estado actual de la calzada en el PR34+150 compromete la transitabilidad por el sector. No se evidenció instalación de señalización temporal.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p> <p>La Interventoría ha recomendado la construcción de un muro de contención en el talud inferior, al igual que la instalación de drenes horizontales y manejo de aguas en el sector.</p>



En el recorrido de auditoría se evidenció que el corredor San Juan de Villalobos – Mocoa fue afectado por la avalancha ocurrida el 1 de abril de 2017, la cual dio lugar al colapso del puente ubicado en el PR4+200 de la ruta 4503, sobre la quebrada San Antonio. Debido a esta situación, el 10 de abril de 2017 se llevó a cabo la instalación de un puente metálico tipo acrow sobre la quebrada a San Antonio, a título de comodato gratuito de parte del INVIAS.²⁹ Se evidenció que el puente fue acondicionado en agosto de 2018 a raíz de la ola invernal que afectó al municipio de Mocoa en ese entonces.

En cuanto a dificultades asociadas con esta estructura, se evidenció que el mantenimiento inadecuado ha dado lugar a que la Interventoría reporte informes de incumplimiento a la ANI³⁰ y a que se tengan pendientes con terceros. Entre otros, no se evidenció que el Concesionario cuente con un programa para la devolución de la estructura al INVIAS³¹ y, según lo reportado por la Interventoría en el recorrido de auditoría, se tienen pendientes pagos por uso del suelo en el predio donde se ubica el estribo norte del puente metálico. En las siguientes fotografías se presenta el estado actual del puente sobre la quebrada San Antonio:

²⁹ Ver radicado No. 20173040347161 del 26 de octubre de 2017.



³⁰ Ver radicado No. 20184091168102 del 8 de noviembre de 2018.

³¹ Ver radicado No. 20194090224002 del 5 de marzo de 2019.

<p>Foto 77. Puente Quebrada San Antonio</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	<p>Foto 78. Puente Quebrada San Antonio</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>El puente militar se localiza en el PR4+200 de la ruta 4503. Se instaló tras la tragedia de Mocóa ocurrida en abril de 2017. No se tiene conocimiento de programación para devolver el puente a INVIAS.</p>	<p>Como se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20184091168102, la Interventoría ha generado alertas sobre la inspección y mantenimiento periódico que requiere el puente.</p>

Respecto a una solución definitiva en el sector del PR4+200, no se evidenció que el Concesionario cuente con diseños aprobados para su implementación, la cual, al no ser contractual, requiere de una modificación al contrato de concesión No. 012 de 2015, lo cual ha sido considerado en las mesas de trabajo que buscan la aceptación de un plan remedial que normalice el proyecto Santana-Mocóa-Neiva.



De otra parte, en Mocóa se evidenció una pérdida de banca, exactamente en el PR3+800 de la ruta 4503, que adicional a afectar la Infraestructura vial, tuvo impactos negativos en la red de acueducto del Municipio. Conforme a lo reportado en el informe de Interventoría de sitios críticos, con corte a junio de 2019, la pérdida de banca se ha mantenido en las mismas condiciones desde el mes de marzo del año en curso; condiciones que se pueden apreciar en las siguientes fotografías:

<p>Foto 79. Pérdida de banca PR3+800 Ruta 4503</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	<p>Foto 80. Pérdida de banca PR3+800 Ruta 4503</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
--	---

Se evidenció pérdida de banca en el PR3+800 de la ruta 4503 ocasionada por el colapso de una sección de muro superficial.

La pérdida de banca en el sector, adicional a dar lugar a paso restringido por un solo carril, generó afectaciones en el acueducto del municipio de Mocóa.



En cuanto a la operación de la unidad funcional 6, no se evidenciaron vehículos ni personal del Concesionario en la base de operaciones de Mocóa. Con base en el Informe mensual de Interventoría No. 46, correspondiente a junio de 2019, el 13 de octubre de 2018, el Concesionario retiró todo el personal que operaba los equipos de auxilio mecánico de las seis bases de operación del proyecto y, en febrero de 2019, retiró personal y la ambulancia que allí estaba disponible. Lo descrito se evidencia con las siguientes fotografías:

Foto 81. Base de operación Mocóa	Foto 82. Base de operación Mocóa
 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
Con base en lo reportado en el informe de Interventoría No. 46, la base de operación dejó de operar en febrero de 2019.	Instalaciones donde el Concesionario prestaba servicios de atención al usuario en la base de operación de Mocóa.

Por último, según lo reportado por el G.I.T de Defensa Judicial en la auditoría, actualmente se cuenta con cuatro acciones populares en curso, relacionadas con el proyecto Santana-Mocóa-Neiva. Los detalles de estas acciones populares se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 7. Acciones populares en proceso.

No.	Despacho	Pretensión	Estado	Radicado ORFEO demanda	Radicado ORFEO contestación
1	Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección 1. Subsección A.	Protección al derecho a la libre competencia al adjudicar el contrato de concesión a la sociedad Aliadas para el Progreso, donde solamente se encuentra el señor Carlos	En etapa de pruebas	20164090641742	20167010228561

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

No.	Despacho	Pretensión	Estado	Radicado ORFEO demanda	Radicado ORFEO contestación
		Solarte, con exclusión de la sociedad CSS Constructores.			
2	Tribunal Administrativo del Huila	Solicitud de suspensión de las actividades del proyecto Santana Mocóa Neiva que se estén ejecutando en la variante de Timaná, hasta tanto se llegue a un acuerdo con ese municipio sobre el corredor sobre el cual habrá de trazarse.	En etapa de pruebas	20174091104892	20177010339351
3	Tribunal Administrativo del Huila	Solicitud de repavimentación, señalización, colocación de muros de contención, el retiro de material particulado, realización de obras de mampostería en diferentes tramos de la vía y la construcción de un puente sobre el Río Suaza, en el tramo comprendido entre el municipio de Acevedo y la Inspección de San Adolfo, en la vereda el Salado.	Audiencia de pacto de cumplimiento llevada a cabo el 27 de marzo de 2019	20184090708742	20187010232901
4	Tribunal Administrativo de Nariño	Solicitud de señalización e implementación de elementos de seguridad en las zonas próximas al colegio Fidel de Montclar, ubicado en la vía Mocóa – Pitalito.	Con corte a 27 de febrero se tenía pendiente resolver nulidad	20154090473832	20157010205811

Fuente: Reporte del GIT Defensa Judicial, Julio 2019.

Con relación a la acción popular No. 4, cuyo accionante fue la Defensoría del Pueblo Seccional Putumayo, el GIT de Defensa Judicial informó, al área jurídica de la Supervisión,³² que el 29 de enero de 2019 se recibió notificación de la sentencia de segunda instancia, emitida por la Sección Primera del Consejo de Estado el 19 de diciembre de 2018, en la cual se ordenó, entre otras disposiciones, lo siguiente:

“CUARTO: En consecuencia, ORDENAR:

4.1 A la Agencia Nacional de Infraestructura y a Aliadas para el Progreso S.A.S.:

4.1.1. Realizar, de conformidad con las normas vigentes, el respectivo mantenimiento de la señalización horizontal y vertical que advierta la zona escolar y cruce de peatones de la Institución

³² Radicado ANI No. 20197010103793 del 19 de julio de 2019.

Educativa Fidel de Montclar en la vía Mocóa- Pitalito y Pitalito – Mocóa. La señalización horizontal incluirá la indicativa de cruce peatonal.

4.1.2. Instalar tachas reflectivas bidireccionales, 10 metros antes y 10 metros después de las instalaciones de la Institución Educativa Fidel de Montclar. Dichas tachas deberán cubrir la totalidad del ancho de la vía en mención (que incluya los dos sentidos de la vía) y tener 5 metros de extensión a lo largo. Se concede el término de un mes, contado a partir de la notificación de la presente providencia.

4.2. A la Agencia Nacional de Infraestructura: construir o adecuar, si aún no se hubiere hecho, andenes en cada uno de los costados laterales de la vía -en los dos sentidos Mocóa - Pitalito y Pitalito- Mocóa, en la cual se encuentra ubicada la Institución Educativa Fidel de Montclar. La extensión o distancia de adecuación de andenes deberá ser de un kilómetro, tomando como punto de partida de referencia dicha institución educativa. Deberá construir barreras o elementos o una medida idónea para evitar que las motocicletas puedan esquivar los reductores de velocidad, ocupando los andenes.

Se concede tres (3) meses siguientes a la notificación de esta sentencia.*

También, de parte del GIT de Defensa Judicial, se informó al área jurídica de la Supervisión que, frente al contenido de esa sentencia, la ANI solicitó aclaración y adición del numeral 4.2 (intervención de andenes), sobre lo que, el 21 de mayo de 2019³³, el Consejo de Estado, negó la solicitud de aclaración y, en subsidio, de adición de la sentencia del 19 de diciembre de 2018, indicando lo siguiente:



"Por tanto, tal como se señaló en el fallo de 19 de diciembre de 2018, el cumplimiento de la orden dada en el numeral 4.2. del mismo, estará a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, toda vez que la vía le fue entregada por el Invia a partir del 23 de 2015 (sic), entidad que al ser responsable de la vía, deberá determinar la forma más adecuada para su cumplimiento, conforme al marco de sus competencias.

En tal efecto, si dentro de la relación contractual existente entre la ANI y el contratista Aliadas para el Progreso S.A.S., surge la obligación de la construcción de los andenes ordenados dentro del presente proceso, el concesionario deberá ejecutar la obra como parte del desarrollo del negocio jurídico, sin que para ello sea necesario que medie decisión judicial"

No obstante lo anterior, la Supervisión ha informado al G.I.T de Defensa Judicial sobre la imposibilidad de cumplir con lo ordenado frente a la acción popular,³⁴ con fundamento en el estado actual de proyecto, que ha dado lugar a que la Entidad expidiera la Resolución No. 146 de 2019 "Por medio de la cual se declara el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, por parte del Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S y, en consecuencia, se ordena continuar con el trámite previsto en el capítulo XI, sección 11.1 "Caducidad" de la Parte General del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 suscrito entre la ANI y la sociedad Aliadas para el Progresos S.A.S. y se dictan otras

³³ Fecha de radicado de salida. El cuerpo del documento indica que la fecha fue el 25 de abril de 2019.



³⁴ Memorando No. 20193050062343 del 24 de abril de 2019.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

disposiciones”, confirmada por la Resolución No. 494 de 2019. Desde la Supervisión, con fundamento en análisis adelantados por la Interventoría,³⁵ se ha solicitado al G.I.T de Defensa Judicial informar el estado actual del contrato de concesión No. 012 de 2015 al Consejo de Estado, indicándole la imposibilidad de cumplir con lo ordenado frente a la acción popular, lo cual no se evidenció a la fecha.

En el ejercicio de socialización de las conclusiones de la presente auditoría, el Gerente del G.I.T de Defensa Judicial informó el 30 de julio de 2019, mediante correo electrónico a la Oficina de Control Interno, que frente al estado actual del fallo de la acción popular resulta improcedente informar al Consejo de Estado la imposibilidad de cumplimiento a lo ordenado, siendo indispensable, para una adecuada defensa de los intereses de la Entidad, adelantar la gestión correspondiente para ejecutar lo ordenado por esa corporación dentro del término, que vence en agosto de 2019, lo cual corresponde al área misional competente, es a decir a la Vicepresidencia de Gestión Contractual.

El estado actual del sector donde se localiza la institución educativa Fidel Montclar, se muestra enseguida:

<p>Foto 83. Acción popular Fidel Montclar</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	<p>Foto 84. Acción popular Fidel Montclar</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>La demanda surgió debido a que la Defensoría del Pueblo (Regional Putumayo) identificó alto riesgo de accidentalidad a las afueras de la institución educativa debido al alto flujo vehicular.</p>	<p>A la fecha se tiene pendiente la construcción y adecuación de andenes en el sector, con el propósito de que los peatones no invadan la vía.</p>

5.1.1.7 Unidad funcional 7: Mocóa - Santana



El plan de obras de la unidad funcional 7 no registra avance alguno a pesar de que, con corte a junio 30 de 2019, se tenía programado el 97.0% de su ejecución. Con base en el recorrido de auditoría, se considera que el tramo Mocóa - Santana, junto con el tramo San Juan de Villalobos - Mocóa (UF6), son los que tienen las peores condiciones y por ende, incumplen los principios de operación del

³⁵Ver radicado No. 20194090376752 del 11 de abril de 2019.

proyecto definidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 012 de 2015. En términos generales, se concluye, con fundamento el recorrido de auditoría y en el reporte de sitios críticos presentado por la Interventoría con corte a junio de 2019, que el corredor Mocoa – Santana se caracteriza por ser un tramo con alto nivel de deterioro, lo cual se demuestra con las fotografías que se presentan en esta sección.

Como se mencionó previamente, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que la ausencia en el monitoreo de sitios inestables dio lugar a que, mediante Resolución No. 1099 de 2018, se declarara el incumplimiento del concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S y se impusiera una multa de \$2,194,708,075, la cual no ha sido pagada a la Entidad.

En primer lugar, se presentan pérdidas de banca sin intervención por parte del Concesionario en la ruta 6301, evidenciadas en los sectores del PR11+830 y PR6+140, las cuales, se considera, representan alto riesgo para la integridad y seguridad de los usuarios de la concesión:

Foto 85. Pérdida de banca PR 11+830 Ruta 6301	Foto 86. Pérdida de banca PR 11+830 Ruta 6301
 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>El inadecuado manejo de aguas en el PR11+830 ha dado lugar a deterioro de la carpeta asfáltica, encharcamiento y saturación del talud inferior.</p>	<p>La saturación del talud inferior genera pérdida de banca, para lo cual la Interventoría recomienda la construcción de un muro superficial, drenes horizontales y manejo adecuado de aguas con cunetas.</p>







	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Foto 87. Pérdida de banca PR 6+140 Ruta 6301	Foto 88. Pérdida de banca PR 6+140 Ruta 6301
	
Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.
<p>Zona con alto riesgo de pérdida de banca, lo cual no es evidente para los usuarios de la vía ya que no logran observar la socavación del talud inferior. Asimismo, se evidenció ausencia de elementos de seguridad vial.</p>	<p>Ante la socavación del talud inferior, originada por los flujos de la corriente del río Mocoa, la Interventoría ha recomendado la construcción de obras hidráulicas y espolones, o bolsacréto, que protejan la parte inferior de la vía.</p>

En la ruta 4502 se evidenciaron inestabilidades reportadas por la Interventoría que, de no atenderse oportunamente, generarán pérdidas de banca adicionales en el corredor. Un ejemplo de ello se evidenció en el sector del PR40+070 de la ruta mencionada:

Foto 89. Inestabilidad PR40+070 Ruta 4502	Foto 90. Inestabilidad PR40+070 Ruta 4502
	
Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.
<p>La media luna en el PR40+070 de la ruta 4502 ha generado alertas de inestabilidad del muro de contención de la vía.</p>	<p>Se evidenció una ligera inclinación del muro ubicado en la parte inferior de la banca del PR40+070, lo cual genera alertas sobre colapso de la estructura y posible pérdida de banca.</p>

Con relación a la ruta 4502, se verificó el paso por el casco urbano de Puerto Umbría, en el cual se proyecta la ampliación de calzada a lo largo de 750 m:

Foto 91. Puerto Umbria, PR35+500 Ruta 4502



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

Foto 92. Puerto Umbria, PR35+500 Ruta 4502



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

El apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 012 de 2015 previó ampliación de calzada en una longitud de 750 m en el paso por Puerto Umbria.

Se considera que la ejecución de la obra prevista en el paso urbano de Puerto Umbria puede generar impactos negativos en el proyecto, tales como sobrecostos por adquisición predial e incremento en la accidentalidad.

En el acceso sur al caso urbano de Puerto Umbria se evidenció que el sector del PR35+500 de la ruta 4502 no cuenta con carpeta de rodadura, el pavimento presenta deformaciones considerables y los taludes inestabilidad, así:

Foto 93. Puerto Umbria, PR35+500 Ruta 4502



Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.



Foto 94. Puerto Umbria, PR35+500 Ruta 4502





Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.

Previo al paso urbano de Puerto Umbria se evidenció un tramo con alta inestabilidad, traducida en escarpes del talud superior y deformaciones en el pavimento.



La ausencia de intervenciones en el corredor concesionado ha llevado a que la comunidad de la zona intervenga la vía.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

También, en la ruta 4502, se evidenciaron pérdidas de banca. Ejemplo de ello y de evidencias del abandono a la infraestructura, que demuestra parálisis en las actividades de operación y mantenimiento, se evidenció en el PR31+250, así:



Foto 95. Pérdida de banca PR31+250 Ruta 4502	Foto 96. Pérdida de banca PR31+250 Ruta 4502
 <p data-bbox="375 963 732 991">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p data-bbox="920 963 1278 991">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p data-bbox="287 1044 816 1129">En el PR31+250 de la ruta 4502 se evidenció disponibilidad de señalización temporal; no obstante, hay ausencia de controladores de tráfico.</p>	<p data-bbox="833 1044 1362 1129">El estado actual de la pérdida de banca del PR31+250, en la cual ha crecido vegetación evidencia el abandono por parte del Concesionario.</p>

No obstante lo anterior, se evidenciaron pérdidas de banca que en su momento fueron atendidas con obras de mitigación, lo cual se evidenció en el PR31+140 de la ruta 4502:

Foto 97. Obras mitigación PR31+140 Ruta 4502	Foto 98. Obras mitigación PR31+140 Ruta 4502
 <p data-bbox="375 1670 732 1698">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p data-bbox="920 1670 1278 1698">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p data-bbox="287 1725 816 1853">Se evidenció una intervención con tabla-estacado ante la pérdida de banca en el PR31+140, que, según lo reportado por Interventoría, ocurrió en el segundo semestre de 2018.</p>	<p data-bbox="833 1725 1362 1853">En el PR31+140 se evidencia discontinuidad en la disponibilidad de carpeta de rodadura con material asfáltico debido a la intervención de mitigación construida ante la pérdida de banca.</p>

Se alerta que las imperfecciones del pavimento y ausencia de señalización adecuada en la ruta 4502 ha producido fatalidades. Se tiene el caso del accidente ocurrido el 25 de octubre de 2016, a la altura del km 16+600 de la vía que comunica Santana con Mocoa, en el que la presencia de un bache sin señalización ocasionó la muerte de una motociclista que transitaba por la vía. Este accidente, adicional a generar la muerte de un ser humano, ha dado lugar a que la familia de la víctima haya solicitado la indemnización de perjuicios y traumas, demandando a la ANI, INVIAS y Concesionario, entre otros, de lo cual, a la fecha, no se evidencia un fallo.³⁶



Por otro lado, con relación a la ruta 4502, se evidenciaron invasiones al derecho de vía reportadas por la Interventoría, sobre las que el Concesionario no adelanta la gestión correspondiente con las autoridades para la recuperación de las áreas invadidas:

<p>Foto 99. Invasión PR58+630 Ruta 4502</p>	<p>Foto 100. Invasión PR54+340 Ruta 4502</p>
 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>	 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>La invasión fue reportada por la Interventoría en febrero de 2019. Se evidenció que la construcción se mantiene en el PR58+630.</p>	<p>La invasión fue reportada por la Interventoría en febrero de 2019. Se evidenció que la construcción se mantiene en el PR54+340.</p>

Por último, con relación al estado actual de la unidad funcional 7, se validó el deterioro de la vía que comunica Puerto Asís con Santana, ruta 5302. En este tramo de la unidad funcional 7 se evidenciaron invasiones al derecho de vía y un corredor con pavimento envejecido, fatigado y sin demarcación adecuada.

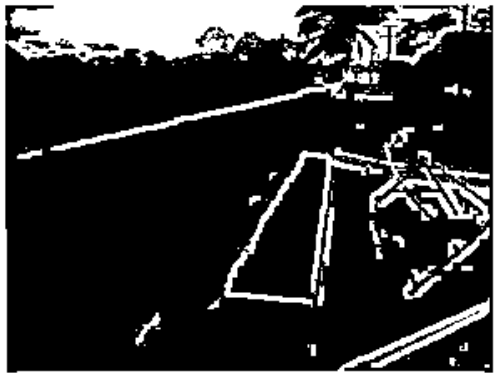

Respecto de las invasiones se evidenció un acceso terminado a un proyecto denominado "Centro Agropecuario del Bajo Putumayo", el cual representa un riesgo para la seguridad vial debido a que no cuenta con carriles de aceleración ni desaceleración. Se evidenció que la Interventoría ha requerido

³⁶ Mediante memorando No. 20177010094273 del 5 de julio de 2017 el GIT Defensa Judicial solicitó información a la Vicepresidencia de Gestión Contractual para representación, en conciliación prejudicial. Solicitud que fue atendida mediante memorando No. 20173040103103 del 25 de julio de 2017.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

al Concesionario adelantar las gestiones ante las autoridades policivas para que estas impidan la ejecución de este tipo de obras sin el permiso respectivo, el cual se debe ceñir a lo dispuesto en la Resolución No. 716 de 2015 *"Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentra a cargo de la Entidad"*.³⁷

Registro fotográfico del acceso no autorizado al "Centro Agropecuario del Bajo Putumayo" y del estado del pavimento en el tramo que comunica Puerto Asís con Mocóa se muestra enseguida:

<p>Foto 101. Vía Santana – Puerto Asís F.C.</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de Julio de 2019.</p>	<p>Foto 102. Vía Santana – Puerto Asís F.C.</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 18 de julio de 2019.</p>
<p>La Interventoría reportó en febrero de 2019 una construcción nueva sin autorización en el PR1+500 de la ruta S302, que hace referencia a un acceso de un centro agropecuario.</p>	<p>Se evidenció que el corredor entre Puerto Asís y Santana se encuentra en inadecuadas condiciones. En la fotografía se evidencia un pavimento envejecido con deficiencias en demarcación horizontal.</p>

5.1.2 Incumplimiento a la financiación de las subcuentas

La financiación del patrimonio autónomo, adicional a ser uno de los incumplimientos graves que dieron lugar a la expedición de la Resolución No. 146 de 2019, confirmada por la Resolución No. 494 de 2019, ha dado lugar a la expedición de la Resolución No. 1376 de 2018, mediante la cual se impuso una multa al Concesionario de \$21,969,212,260, la cual no se ha pagado a la fecha.

Con base en la mesa de trabajo del pasado 22 de junio de 2019, en la cual se expuso el estado de los componentes financiero y de riesgos al tercero interesado (posible nuevo cesionario), en el marco de los ajustes a la propuesta del plan remedial presentado por el Concesionario en mayo de 2019, se evidencia que el Concesionario tiene incumplidos los giros de equity No. 6, 7 y 8, y únicamente ha cumplido con los fondeos a la subcuenta de predios. Según el acta de esa mesa de trabajo, a la fecha

³⁷ Ver radicado No. 20194090665532 del 28 de junio de 2019.

el Concesionario ha realizado fondeos por COP 321,356 millones en corrientes, equivalentes a COP 278,056 millones constantes de diciembre de 2013. Adicionalmente, no se cuenta con cierre financiero.

Lo anterior evidencia permanencia del incumplimiento, e insolvencia, lo cual ha generado la actual parálisis del contrato de concesión No. 012 de 2015.

Por otra parte, se evidenció que en la propuesta de plan remedial presentada por el Concesionario en mayo de 2019, este último indicó que la insolvencia es producto de la imposibilidad de obtener contratos de crédito y desembolsos de recursos de los prestamistas; lo que, según el Concesionario, son situaciones que hacen parte de riesgos no pactados en el contrato de concesión No. 012 de 2015, sobre lo que la Supervisión ha sido clara, indicando que estos efectos desfavorables hacen parte de la financiación para la ejecución del proyecto, lo cual es un riesgo asignado al privado.³⁸

En esa propuesta de plan remedial, el Concesionario ha planteado plazos para equilibrar las variables económicas del contrato, que incluyen un nuevo cronograma para los aportes de giros de equity y fondeos a las subcuentas Incumplidos, al igual que plazos para la obtención del cierre financiero.

Llama la atención que el Concesionario ha indicado en su propuesta que, en caso de que se apruebe el plan remedial y se haga la cesión del contrato de concesión, el nuevo SPV tendrá disponibilidad de COP 106,930,043,544 millones que actualmente se encuentran en la subcuenta predial. Al respecto la Supervisión ha manifestado que *“la autorización para el uso de esos recursos debe darse en el marco de un plan para su ejecución, por lo que debe asociarse esto a la necesidad de recursos y a la ejecución y reembolso de los mismos a la cuenta predial, sin desfinanciar las necesidades de la subcuenta origen. Adicionalmente, se debe determinar dentro del Plan Remedial la forma en la que se reembolsarán los recursos utilizados de la subcuenta predial haciendo claridad sobre las indexaciones, tasas, rendimientos y plazos.”*³⁹



Se considera que, adicional a que la autorización del uso de recursos de la subcuenta predial se de en el marco de un plan para su ejecución se debe tener en cuenta lo dispuesto la sección 3.14 (f) (ii) y la sección 7.2 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 012 de 2015, así:

Sección 3.14 (f) (ii): *“Los recursos disponibles en esta Subcuenta Predios se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos que se tienen previstos en la Sección 7.2(a) de esta Parte General, y si existieren remanentes, éstos serán distribuidos conforme a lo señalado en dicha Sección. Los remanentes que correspondan a la ANI serán trasladados a la Subcuenta Excedentes ANI, previa instrucción expresa y escrita de la ANI.”*

Sección 7.2 (a): *“El Concesionario aportará los recursos para la adquisición de los Predios y las Compensaciones Socioeconómicas, mediante el traslado de los recursos necesarios a la Subcuenta Predios. Los recursos de la Subcuenta Predios serán utilizados única y exclusivamente para los pagos a los propietarios de los Predios y para la aplicación del Plan de Compensaciones Socioeconómicas. Los demás gastos asociados a la Gestión Predial*

³⁸ Ver radicado ANI No. 20193100074983 del 20 de mayo de 2019.

³⁹ Numeral 2.111 radicado ANI No. 20193100074983 del 20 de mayo de 2019.

 <p>ANI Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

serán asumidos por el Concesionario, a su cuenta y riesgo. La Fiduciaria, en su condición de vocera del Patrimonio Autónomo, efectuará los pagos a los propietarios de los Predios, previa instrucción del Concesionario.”

Por lo anterior, se considera que el uso de estos recursos requeriría de una modificación al contrato de concesión No. 012 de 2015. Asimismo, como lo ha manifestado la Supervisión, el uso de estos recursos no deben desfinanciar la subcuenta de origen, la cual, según las observaciones del área predial a la propuesta de plan remedial, demanda recursos para normalizar el plan de adquisición predial, en lo referente a pagos a propietarios y compensaciones socioeconómicas pendientes. Se debe tener en cuenta que pagos adicionales, generados por vencimiento de términos debido a una inadecuada gestión predial, tales como vencimiento de avalúos, deben ser asumidos por el Concesionario, al igual que los pagos pendientes a otros terceros, tales como proveedores y Policía de Carreteras (POLCA), entre otros.

En este sentido, frente al análisis integral que se viene adelantando para la implementación de un plan remedial, se considera que las decisiones que se lleguen a tomar respecto a la aceptación de un plan remedial o a la disposición de derecho de toma de posesión de los prestamistas, en caso de que el plan remedial no resulte satisfactorio para la ANI, deben tener siempre en cuenta lo que se ha definido y acordado con la suscripción del contrato de concesión No. 012 de 2015 y de sus modificaciones contractuales.

5.1.3 Incumplimiento al otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento

Con base en la sección 2.3.3.3.g de la Resolución No. 146 de 2019, confirmada por la Resolución No. 494 de 2019, el incumplimiento asociado al otorgamiento y mantenimiento de mecanismos de aseguramiento se dio debido a que, entre otros, el Concesionario no presentó los recibos de pago de la prima de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual (RCE) y de obra civil todo riesgo, y no atendió errores notificados por la Interventoría, tales como denominación incorrecta de los integrantes de la concesión.⁴⁰

No obstante lo anterior, se evidenció que en el proceso de caducidad, de conformidad con la garantía única de cumplimiento No. 298222, vigente desde septiembre de 2015 hasta el 22 de septiembre de 2019, las aseguradoras Chubb Seguros Colombia S.A, Compañía Mundial de Seguros S.A y Seguros Confianza S.A, han participado en el proceso de caducidad vigente. La participación de las aseguradoras también se evidenció en los cobros de multa que se han impuesto al Concesionario en la ejecución del proyecto, que, según el GIT Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales de la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad, son las siguientes:

⁴⁰ El detalle de situaciones que dieron lugar al incumplimiento se puede consultar en la comunicación con radicado No. 20184090587752 del 14 de junio de 2018.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Tabla 3. Multas impuestas al Concesionario.

ASUNTO	RESOLUCIÓN	RESOLUCIÓN QUE RESUELVE RECURSO	DECISIÓN	EJECUTORIA
MANTENIMIENTO: Incumplimiento del Capítulo IV, 4.5, Literal (y) implementación de la Instrumentalización y el monitoreo de los sitios inestables	1099 de 26 de Junio de 2018	1530 de 15 de agosto de 2018	Declara Incumplimiento e impone multa \$2,194,708,075	Constancia de ejecutoria de 16 de agosto de 2018.
FONDEOS: Incumplimiento del Capítulo III, numeral 3.7, literal (a) y Capítulo IV, 4.5, (b), (c), (e), (f), (g), de la Parte Especial del Contrato	1376 de 30 de julio de 2018	2226 de 10 de diciembre de 2018	Declara Incumplimiento e impone multa \$21,969,212,260	Constancia de ejecutoria de 11 de diciembre de 2018.

Fuente: G.I.T. Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales, julio de 2019.

Frente al cobro de estas multas, las aseguradoras solicitaron en mayo de 2019 que se realizara la compensación de las sanciones impuestas por la ANI al Concesionario, de conformidad con los saldos de cada una de las subcuentas del proyecto que, con corte a 31 de enero de 2019, certificó la Fiduciaria Bancolombia sobre el patrimonio autónomo,⁴¹ solicitud que fue negada por la Entidad⁴² y que dio lugar a que se requiriera a las aseguradoras el pago de las multas en vista de que el Concesionario no ha hecho los pagos correspondientes.

Al respecto, desde el área de Defensa Judicial, el 24 de julio de 2019, se hicieron los requerimientos de pago correspondientes a las aseguradoras, dando un término no mayor a 20 días.⁴³ A la fecha, no se evidencia que la Entidad haya recibido estos pagos.



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, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la

⁴¹ Radicado No. 20194090497212 del 16 de mayo de 2019.

⁴² Radicado No. 20197070212711 del 4 de julio de 2019.

⁴³ Se evidenciaron los siguientes requerimientos: A Chubb Seguros Colombia S.A, respecto de la Resolución No. 1099, el radicado No. 20197010239101 y respecto de la Resolución No. 1376, en radicado No. 20197010239841. A Compañía Mundial de Seguros S.A, respecto de la Resolución No. 1376; el radicado No. 20197010239151 y, respecto de la Resolución No. 1099, el radicado No. 20197010239111. A Seguros Confianza S.A, respecto de la Resolución No. 1376, el radicado No. 20197010239171 y, respecto de la Resolución No. 1099, el radicado No. 20197010239131.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría del proyecto, Consorcio Interventoría NMS, el día 16 de julio de 2019:

Tabla 8. Resultados de calificación MED aplicada en julio de 2019.

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	11	11	100%
02	Gestión Técnica	27	27	100%
03	Gestión Financiera	23	23	100%
04	Gestión Jurídica	14	14	100%
05	Gestión de aforos y recaudo	14	14	100%
06	Gestión Ambiental	11	11	100%
07	Gestión Social	13	13	100%
08	Gestión Predial	14	14	100%

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión documental con la Interventoría.

Debido a que esta es la segunda ocasión en la que se audita al Consorcio Interventoría NMS, a continuación, se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría en comparación con los resultados de la primera evaluación realizada, llevada a cabo en junio de 2017 y cuyo informe se puede consultar con el memorando No. 20171020090903 del 28 de junio de 2017:

Tabla 9. Comparativo evaluaciones MED.

Id	Componente	Cumplimiento contractual (2017)	Cumplimiento contractual (2019)
01	Gestión Administrativa	100%	100%
02	Gestión Técnica	100%	100%
03	Gestión Financiera	100%	100%
04	Gestión Jurídica	100%	100%
05	Gestión de aforos y recaudo	100%	100%
06	Gestión Ambiental	100%	100%
07	Gestión Social	100%	100%
08	Gestión Predial	100%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de informes de auditoría técnica a la Supervisión e Interventoría del proyecto Santana-Mocóa-Neiva.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión. Dentro de las buenas prácticas identificadas se resalta:

1. Se evidenció que la Interventoría da aplicabilidad a las recomendaciones señaladas por la Oficina de Control Interno. Por ejemplo, en la auditoría adelantada en junio de 2017, se recomendó implementar una matriz o metodología de seguimiento a los riesgos inherentes al contrato de

Interventoría, de lo que se evidenció aplicabilidad en la presente auditoría. Se considera que este tipo de herramientas fortalece el autocontrol de la Interventoría ya que permite identificar alertas que pueden perjudicar el normal desarrollo de su contrato, lo cual puede conllevar a impactos negativos en el seguimiento y control del contrato de concesión No. 012 de 2015.



2. Se evidenció que previo a los incumplimientos graves que dieron lugar al trámite de caducidad del proyecto, se conciliaban los avances del plan de obras en conjunto, entre Concesionario e Interventoría; por lo que, según lo reportado por la Interventoría en la auditoría, la implementación de esta práctica evitaba diferencias en los porcentajes de avance reportados por las partes. En este sentido, en el caso de que se adopte un plan remedial para el contrato de concesión No. 012 de 2015 con la participación de un nuevo SPV, se considera adecuado implementar de nuevo esta práctica ya que así se unifican parámetros de control entre Interventoría y Concesionario.
3. La Interventoría lleva a cabo seguimiento a los fenómenos telúricos que ocurren en los municipios localizados en la zona del proyecto a partir de información del Servicio Geológico Colombiano y analiza el impacto de estos en la infraestructura vial del corredor Santana-Mocoa-Neiva. Se considera que este tipo de prácticas fomenta el seguimiento a la materialización de eventos no asegurables, los cuales hacen parte de los riesgos asignados a la Nación.
4. Con el propósito de garantizar la transparencia y legalidad en el proceso de caducidad vigente, la Interventoría ha realizado recomendaciones al respecto a la Entidad. Por ejemplo, se evidenció la recomendación de acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación (PGN) en las decisiones que se lleguen a tomar en el proceso de caducidad.

Asimismo, se identificaron recomendaciones, las cuales se deben considerar con el fin de fortalecer el seguimiento y control por parte de Interventoría. Estas se presentan en la sección 9.3.1.

El detalle de los criterios evaluados con la MED en julio de 2019 se puede consultar en el anexo 5.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO AL PROYECTO (SUPERVISIÓN)

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento a la función de la Supervisión, el cual se llevó a cabo partiendo de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *"Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)"*, en el Decreto 1745 de 2013 *"Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura"*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *"Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción"*, se evidenció una Supervisión que cumple con sus funciones. Dentro de la gestión que genera valor agregado se resalta:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

1. Se evidenció conocimiento del proyecto y competencia por parte del Equipo de Supervisión, lo cual se reflejó en el desarrollo de las entrevistas de auditoría.
2. A partir de recomendaciones de la Interventoría a la Entidad, desde la Supervisión se ha solicitado al GIT de Procesos Sancionatorios considerar la participación de la Procuraduría General de la Nación (PGN) en el proceso de caducidad en curso, con el propósito de garantizar, a los profesionales de la ANI y de Interventoría, la transparencia y legalidad de lo que llegue a acordarse.
3. Desde los G.I.T financieros de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se ha analizado el impacto del desplazamiento en el tiempo de los giros de equity y fondeos a las subcuentas del patrimonio autónomo, concluyendo, hasta el momento, según lo reportado por el área financiera de la Supervisión, que si la demora corresponde a giros de equity, el Concesionario debe compensar el impacto a partir de la tasa de descuento real (TDI) del contrato de concesión y para el caso de los fondeos, el impacto se debe calcular con base en la tasa de rendimientos generada por el patrimonio autónomo. Se considera que este tipo de análisis complementa los aspectos que no se definieron en la etapa de estructuración de los proyectos que hacen parte del programa 4G. En ese sentido, en caso de que se llegue a acordar un plan remedial con la participación de un nuevo SPV, es recomendable acordar desde un comienzo el impacto financiero de los desplazamientos en el tiempo de los giros de equity y fondeos a las subcuentas del patrimonio autónomo.

Asimismo, se identificaron recomendaciones, las cuales se deben considerar con el fin de fortalecer el seguimiento y control por parte de Supervisión. Estas se presentan en la sección 9.3.2.

8. 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, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del Estado, así como de la Superintendencia Transporte, y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos (PMP), los cuales se generan a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas a la Interventoría y Supervisión del proyecto Santana-Mocoa-Neiva.

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

Con corte a 30 de junio de 2019, en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)⁴⁴ no se evidenciaron hallazgos señalados a la Entidad asociados con la ejecución del contrato de concesión No. 012 de 2015.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Con corte a 30 de junio de 2019, en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)⁴⁵ no se evidenciaron no conformidades abiertas que hayan sido señaladas en auditoría técnicas adelantadas por la Oficina de Control Interno a la Supervisión e Interventoría del contrato de concesión No. 012 de 2015.



8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte

Se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, así como de la Superintendencia Transporte. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones a partir de junio de 2018. Al respecto se evidenció lo siguiente para cada uno de los organismos de control y de la Superintendencia:

1. **Contraloría General de la República:** En general, se evidenciaron solicitudes de parte del Ente de Control respecto de Información asociada al programa de cuarta generación de concesiones, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocoa-Neiva. Específicamente sobre el contrato de concesión No. 012 de 2015, se evidenció una solicitud de la CGR, en el marco al proceso de vigilancia fiscal correspondiente al denuncia código 2018-135633-80414-D y 2018-135626-80414-D, relacionada con presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 012 de 2015, solicitud asociada a las actuaciones de la Entidad frente a los Incumplimientos de Aliadas Para el Progreso SAS. Los requerimientos del Ente de Control se atendieron en término.
2. **Defensoría del Pueblo:** Se evidenciaron dos solicitudes de parte del Ente de Control asociadas al estado actual del proyecto. Se resalta el radicado No. 20194090551952 del 29 de mayo de 2019, mediante el cual se solicitó intervención a las vías que hacen parte del proyecto debido a su nivel de deterioro. Esta última solicitud se atendió fuera de término.
3. **Procuraduría General de la Nación:** Se evidenciaron cuatro requerimientos de parte del Ente de Control. Se resalta el seguimiento que la Procuraduría General de la Nación ha adelantado a la urgencia en el sector del Pericongo. En general los requerimientos provenientes del Ente de Control se atendieron en término.

⁴⁴ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

⁴⁵ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

4. **Superintendencia de Puertos y Transporte:** Se evidenciaron cuatro comunicaciones. Se resalta el seguimiento de la Superintendencia a la señalización del corredor vial y la ejecución de obras en el derecho de vía sin los permisos correspondientes de acuerdo con la Resolución No. 716 de 2015. Los requerimientos provenientes de la Superintendencia se atendieron en término.

El detalle de estas solicitudes se presenta en el anexo No. 2.

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

El 19 de julio se realizó reunión de cierre en el peaje Los Cauchos con la participación de la Oficina de Control Interno y de la Interventoría. Adicionalmente, entre el 22 y el 29 de julio, vía correo electrónico, se notificaron las conclusiones de la auditoría a los G.I.T de Defensa Judicial y de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales de la Vicepresidencia Jurídica, a la Interventoría y a la Supervisión. Lo anterior 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.



Las conclusiones, al igual que las recomendaciones, no conformidades y advertencias identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida.

9.1 Conclusiones.

1. El proyecto Santana-Mocoa-Neiva enfrenta una parálisis que se evidenció con el porcentaje de avance del plan de obras a 30 de junio de 2019, de 5% ejecutado vs. 97% programado y con la ausencia de operación y mantenimiento en el corredor vial.
2. Los incumplimientos al plan de obras, a la financiación de las subcuentas del proyecto para el año 2018, al mantenimiento de mecanismos de aseguramiento (pólizas), y al mantenimiento y operación de las vías dieron lugar a la expedición de la Resolución No. 146 del 25 de enero de 2019, confirmada mediante Resolución No. 494 del 3 de abril de 2019, *"Por medio de la cual se declara el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, por parte del Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S y, en consecuencia, se ordena continuar con el trámite previsto en el capítulo XI, sección 11.1 "Caducidad" de la Parte General del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 suscrita entre la ANI y la sociedad Aliadas para el Progreso S.A.S. y se dictan otras disposiciones"*.
3. Previo a la expedición de la Resolución No. 146 de 2019, el 28 de junio de 2018 el Concesionario presentó ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá una demanda contra la ANI mediante la cual pretende 1) que se revise el contrato de concesión No. 012 de 2015 debido a la presunta ocurrencia de circunstancias imprevistas, irresistibles y ajenas a las partes, que tomaron imposible la ejecución del proyecto y 2) que se termine el contrato de concesión por la imposibilidad de revisar o reajustar el contrato, en virtud de las circunstancias

Imprevistas, irresistibles y ajenas a las partes. En enero de 2019 la ANI presentó su contestación y, según lo reportado por la Supervisión, se tiene pendiente la audiencia de conciliación.

4. Actualmente la Supervisión, Interventoría, Concesionario y el Grupo Ethuss (Inversionista interesado en el contrato de concesión No. 012 de 2015) analizan la implementación de un plan remedial, mediante el cual se pretende convenir un periodo de transición y estabilización del proyecto, en el cual se logre: (i) la llegada de un nuevo inversionista que asuma las obligaciones contractuales; (ii) la cesión efectiva del contrato de concesión al nuevo inversionista; (iii) la ejecución de las actividades necesarias para alcanzar unas condiciones de operación aceptables; (iv) el pacto de los ajustes al contrato de concesión necesarios para que el cesionario pueda efectivamente llevar a cabo las actividades de estabilización de la operación, y (v) el pacto de las condiciones necesarias para el restablecimiento del plazo de ejecución de la fase de construcción.
5. Frente al análisis integral que se viene adelantando para la implementación de un plan remedial, se considera que las decisiones que se lleguen a tomar respecto a la aceptación de dicho plan o a la disposición de derecho de toma de posesión de los prestamistas, en caso de que el plan remedial no resulte satisfactorio para la ANI, deben tener siempre en cuenta lo que se ha definido y acordado con la suscripción del contrato de concesión No. 012 de 2015 y de sus modificaciones contractuales.
6. En el marco de la evaluación de implementación de un plan remedial, se prevé que el Concesionario presentará un plan remedial ajustado y que el Inversionista interesado en reactivar el proyecto, Grupo Ethuss, presentará una oferta vinculante al concesionario actual, con notificación a la ANI. El cumplimiento de estos dos hitos condiciona el pronunciamiento que la Vicepresidencia de Gestión Contractual debe dar al G.I.T Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales para definir la procedencia de la caducidad del contrato de concesión No. 012 de 2015.
7. Con base en lo evidenciado en el recorrido de auditoría adelantado los días 18 y 19 de julio de 2019, se considera que la definición de la procedencia de un plan remedial es urgente, no solo para el contrato de concesión No. 012 de 2015, sino para la calidad de la infraestructura vial de los departamentos del Putumayo, Huila y Cauca, dadas las condiciones deplorables del corredor concesionado, las cuales, adicional a incrementar los costos de operación, han puesto en riesgo la seguridad de los usuarios y comunidades aledañas a la vía. A partir de los resultados de la auditoría se considera que las unidades funcionales 6 y 7, corredor San Juan de Villalobos – Mocoa – Santana, presentan las peores condiciones, vulnerando la integridad de los usuarios viales.
8. Se evidenció que la Entidad ha expedido dos actos administrativos, Resoluciones No. 1099 y No. 1376 de 2018, mediante las cuales se han declarado incumplimientos del Concesionario y se han impuesto multas que en conjunto ascienden a, aproximadamente, \$24,000 millones. A la fecha ni el Concesionario, ni las aseguradoras han hecho los pagos correspondientes:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

9. En el eventual caso de que el proyecto se normalice, se alerta la materialización de riesgos del área comercial, como consecuencia de la no actualización de las tarifas de los peajes acorde a lo definido en el contrato de concesión No. 012 de 2015, la no entrada de operación de las estaciones de peaje nuevas acorde a lo previsto y a la presencia de rutas elusivas en los peajes Los Cauchos y Altamira. Asimismo, se alerta la materialización de sobrecostos en las compensaciones ambientales, los cuales superan la franja del privado y demandaran recursos públicos.
10. Es urgente que se ejecuten intervenciones de fondo en el sector del Pericongo para asegurar los principios de operación del proyecto en ese sector, principios que actualmente se ven afectados por el paso alternado por sentido, la geometría de la vía y la inestabilidad del talud superior. Es evidente la urgencia que demanda este sector, en virtud de los impactos negativos que la infraestructura existente genera en la región, dentro de los que se debe tener en cuenta la pérdida de una vida humana y de dos heridos graves como consecuencia del desprendimiento de un fragmento de roca del talud superior, ocurrido en abril de 2018.
11. Es necesario reactivar el mantenimiento del corredor Santana-Mocoa-Neiva, debido a las consecuencias negativas que puede generar no hacerlo. Las imperfecciones del pavimento y ausencia de señalización adecuada en ese corredor ha producido fatalidades. Se tiene el caso del accidente ocurrido el 25 de octubre de 2016, a la altura del km 16+600 de la vía que comunica Santana con Mocoa, en el que la presencia de un bache sin señalización ocasionó la muerte de una motociclista que transitaba por la vía. Este accidente, adicional a generar la muerte de un ser humano, ha dado lugar a que la familia de la víctima haya solicitado la indemnización de perjuicios y traumas demandando a la ANI, INVIAS y Concesionario, entre otros, de lo cual, a la fecha, no se evidencia un fallo.
12. Se considera que sobre el corredor Santana-Mocoa-Neiva es urgente la evaluación estructural de los puentes que fueron recibidos al inicio de la Concesión, debido a su antigüedad y estado, con el fin de definir las acciones procedentes.
13. Se considera que la parálisis del contrato de concesión puede traer impactos negativos en la credibilidad de la población de los departamentos del Putumayo, Cauca y Huila en la ANI. Dado el abandono del corredor vial Santana-Mocoa-Neiva y de las obligaciones pendientes con terceros, tales como pagos pendientes relacionados con adquisición de predios.
14. Se mantiene el incumplimiento de financiación a las subcuentas del patrimonio autónomo. A la fecha se tienen incumplidos tres giros de equity y se tienen incumplimientos en todas las subcuentas que el Concesionario debe fondear, a excepción de la subcuenta de predios. Situación que evidencia insolvencia, riesgo que, a pesar de estar asignado al privado, afecta el logro de los resultados previstos por la ANI en el corredor Santana-Mocoa-Neiva.
15. Se alerta que, en caso de que el plan remedial no sea satisfactorio para la Entidad, y se proceda a la caducidad del contrato de concesión No. 012 de 2015, la ANI deberá culminar los pendientes

prediales iniciados en la ejecución del proyecto, para lo cual no cuenta con los recursos necesarios.

9.2 No Conformidades

No se identificaron no conformidades en la presente auditoría.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría y de la Supervisión, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 012 de 2015.

9.3.1 Para la Interventoría

1. Se evidenció que el plan de acción de auditorías de seguridad vial presentado a la Entidad, mediante radicado ANI No. 20154090863952, se propuso adelantar la segunda auditoría en julio de 2019, sin embargo, a la fecha no se ha iniciado ese trabajo. En ese orden de ideas, se recomienda iniciar prontamente la segunda auditoría de seguridad vial para dar cumplimiento a la programación de las tres auditorías de seguridad vial que, como mínimo, debe llevar a cabo la Interventoría en la vigencia de su contrato, acorde a la función general del área técnica de Interventoría definida en la sección 5.3.3 (b) del anexo 4 (plan de cargas) del contrato No. 448 de 2015: *"El interventor deberá llevar a cabo un mínimo de tres (3) auditorías de seguridad vial durante la vigencia del contrato de interventoría (...)"*
2. Se evidenció que la Interventoría analiza la suficiencia de los recursos estimados en la etapa de estructuración para las subcuentas del patrimonio autónomo correspondientes a predios, compensaciones ambientales y de redes. Al respecto, se ha generado una alerta sobre insuficiencia de recursos para atender las compensaciones ambientales del proyecto y que la magnitud de esos sobrecostos puede llegar a afectar los recursos públicos; no obstante, a la fecha no se ha analizado la capacidad que tiene el Estado para asumir los sobrecostos a su cargo. Se considera que este análisis se puede lograr al comparar los sobrecostos asignados a la Nación con los recursos disponibles en el fondo de contingencias aprobado para el proyecto Santana-Mocoa-Neiva. En ese sentido, en el eventual caso de que la Entidad apruebe un plan remedial y que el proyecto se normalice, se recomienda a la Interventoría solicitar a la ANI periódicamente certificados de recursos disponibles en el fondo de contingencias con el fin de generar alertas respecto de la insuficiencia de recursos para que el Estado mitigue los riesgos que le han sido asignados. Se debe tener en cuenta que el seguimiento a las contingencias por parte de la Interventoría es una obligación consignada en la sección 5.3.3 (b) del anexo 4 (plan de cargas) del contrato No. 448 de 2015: *"El interventor en compañía del concesionario harán seguimiento semestral de las contingencias y riesgos del proyecto."*
3. La anterior recomendación también aplica para riesgos del área comercial y de no instalación de casetas de peajes, los cuales se han asignado a la Nación, más aun teniendo en cuenta las alertas generadas frente al recaudo debido a la disminución de tráfico de categoría IV y V, a la no



instalación de las cuatro estaciones de peaje nuevas y actualización de tarifas acorde a las condiciones iniciales del contrato de concesión. Alertas que en conjunto pueden dar lugar a la materialización de diferencial de recaudo. Como se mencionó anteriormente, se debe tener en cuenta que el seguimiento a las contingencias por parte de la Interventoría es una obligación consignada en la sección 5.3.3 (b) del anexo 4 (plan de cargas) del contrato No. 448 de 2015: *"El interventor en compañía del concesionario harán seguimiento semestral de las contingencias y riesgos del proyecto."*

4. Se evidenció que la falta de entrega de los soportes del Concesionario, respecto de los movimientos de la subcuenta predial, ha llevado a que, con corte a julio de 2019, se tengan 70 movimientos financieros que presentan inconsistencias, los cuales ascienden a \$60,627,745.85. En este sentido, adicional a la finalización del ejercicio que se viene desarrollando con la Fiduciaria Bancolombia en la acreditación de estos movimientos, se recomienda mantener con esa entidad bancaria la metodología que ha permitido depurar la base de información de los movimientos financieros de la subcuenta predial. Lo anterior, en el eventual caso de que se reactive el proyecto y que el futuro posible cesionario no remita los soportes de los movimientos de esa subcuenta a la Interventoría.
5. Se evidenció que la Interventoría mensualmente hace seguimiento a la proyección del recaudo hecha en estructuración, al comparar esta última con el recaudo real. Con el fin de fortalecer este ejercicio, el cual se considera permite identificar alertas tempranas respecto de materialización de riesgos del área comercial, y en caso de que el proyecto se normalice, se recomienda solicitar a la Vicepresidencia de Estructuración las proyecciones de tráfico consideradas en la factibilidad del proyecto, con el propósito de, en conjunto con el comportamiento real del tráfico, realizar proyecciones estadísticas del tráfico anualmente, lo que va en línea con las funciones generales del área de aforo y recaudo de Interventoría definidas en la sección 5.3.3 (e) del plan de cargas del contrato No. 448 de 2015: *"Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente."*
6. Se evidenció que en los ejercicios de verificación a los informes trimestrales que ha entregado el Concesionario, la Interventoría ha reportado observaciones con relación a los indicadores de la gestión ambiental que este presenta. Asimismo, se evidenció que, por ejemplo, en el informe mensual de Interventoría No. 46, se lleva a cabo seguimiento a indicadores cuantitativos asociados al manejo de materiales provenientes de deslizamientos. Con el propósito de complementar la información asociada a los indicadores de gestión ambiental del Concesionario, se recomienda que en los informes mensuales de Interventoría se complemente el seguimiento a los diferentes programas de manejo ambiental con sus correspondientes indicadores de gestión, cualitativos y cuantitativos. Esta recomendación va en línea con los lineamientos definidos para la presentación de informes mensuales de gestión ambiental de Interventoría definidos en la sección 5.3.3 (f) del plan de cargas del contrato No. 448 de 2015: *"Los informes mensuales de gestión ambiental de la Interventoría, deben ser presentados a la Gerencia Socio-Ambiental de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, antes del día 10 de cada mes; y deben incluir como mínimo lo siguiente: (...) ii) Información sobre el avance de la ejecución de las*

medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental u otro documento ambiental que aplique, con sus correspondientes indicadores de gestión cuantitativos y cualitativos." (Subrayado fuera de texto).

9.3.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

1. Se evidenciaron oportunidades de mejora en la información disponible en el espacio de la página web de la ANI destinado a la ficha técnica del proyecto Santana-Mocoa-Neiva (<https://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/autopista-santana-mocoa-neiva-21850>) ya que se tiene pendiente actualizar la composición accionaria de la Interventoría, acorde al otrosí No. 3 del contrato No. 448 de 2015. Asimismo, se debe presentar un único archivo en Excel con la trazabilidad actualizada de las modificaciones contractuales. Se debe tener en cuenta que presentar información pública desactualizada e incompleta puede ir en contra de los lineamientos de la Ley 1712 de 2014 "Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones".
2. Se evidenció que en las mesas de trabajo que se han adelantado para consolidar el ajuste al plan remedial y la atención a las observaciones y sugerencias emitidas por la ANI y por la interventoría al Concesionario, en las cuales ha participado un posible nuevo SPV, se han considerado modificaciones al apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 012 de 2015. En ese orden de ideas, se recomienda, con base en los reportes de sitios inestables que presenta la Interventoría, considerar y acordar con ese posible nuevo SPV la ejecución de intervenciones para evitar el paso por los diferentes sitios inestables, o para estabilizar los mismos, ya que la inestabilidad actual del corredor, evidenciada con múltiples movimientos de remoción en masa en los taludes de corte y socavación de la fundación de la carretera, que da lugar a pérdidas de banca, ha materializado fatalidades y ha dado lugar a cierres del corredor vial, los cuales incrementan los tiempos de viaje y costos operacionales de los usuarios de la concesión.
3. Con el fin de complementar la socialización que se adelanta con un nuevo posible cesionario, respecto de la urgencia que demanda la atención de los sitios con inestabilidad geotécnica, al igual que la reactivación de la operación y mantenimiento del corredor Santana-Mocoa-Neiva, se recomienda que en estos acercamientos con ese posible nuevo cesionario, al igual que en las posibles negociaciones que se lleguen a implementar con este último, se considere la necesidad de analizar la capacidad estructural e hidráulica de los puentes que hacen parte de la infraestructura que se entregó inicialmente en concesión, con el objetivo de definir las intervenciones requeridas para evitar que esas estructuras, debido a su antigüedad y presencia de sedimentos en los cuerpos de agua (caso puente sobre río Sardinata), puedan poner en riesgo los principios de operación definidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 012 de 2015.
4. Se evidenció que en las mesas de trabajo que se han adelantado para consolidar el ajuste al plan remedial y la atención a las observaciones y sugerencias emitidas por la ANI y por la interventoría al Concesionario, en las cuales ha participado un posible nuevo SPV, se ha considerado la modificación del alcance de las unidades funcionales, tal como el reemplazo de la construcción de un puente el tramo Pitallito – San Agustín. En el desarrollo de este ejercicio, se recomienda analizar

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

con la Interventoría todas las modificaciones que permitan brindar una mejor Infraestructura vial a los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo, con el propósito de considerarlas en las posibles negociaciones que se lleguen a adelantar con ese posible nuevo SPV, en caso de que se haga la cesión del contrato de concesión No. 012 de 2015.

5. Se evidenció que en las reuniones de socialización del estado actual del componente financiero y de riesgos del contrato de concesión No. 012 de 2015, la Supervisión ha presentado el estado del fondo de contingencias de las Entidades Estatales para el proyecto Santana – Mocoa – Neiva. En ese sentido, en el caso de que la Entidad apruebe un plan remedial y que el proyecto se normalice, se recomienda a la Supervisión socializar periódicamente con la Interventoría el estado de este fondo de contingencias, con el fin de que esta última tenga la capacidad de realizar la revisión y seguimiento de posibles afectaciones a los recursos del Estado debido a la valoración de las contingencias a cargo de la Entidad, lo cual es una obligación de la Interventoría dispuesta en el numeral (iv) de la sección "Seguimiento de riesgos" del subcapítulo 4.4 FUNCIONES GENERALES DEL INTERVENTOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión contractual de la Entidad (GCSP-M-002).

6. A partir de la súbita pérdida de banca ocurrida en la madrugada del 18 de julio de 2019, en el tramo de la unidad funcional 3, entre Garzón y Gigante, específicamente en el PR21+0060 de la ruta 4505, se evidenciaron acciones oportunas de parte de la Interventoría y de la Supervisión. En este sentido se recomienda a la Supervisión continuar con el liderazgo y coordinación de las acciones que se requieran, de parte de la ANI, para que Enel-Emgesa logre habilitar el paso en ese sector. Dentro de las acciones que se recomienda liderar con oportunidad, se tiene la gestión que se requiere para aprobación del permiso de Intervención de la infraestructura vial por parte de Enel-Emgesa. En la auditoría se evidenció que las vías alternas (1) Garzón - Corregimiento Zuluaga – Silvania - Gigante, (2) Garzón - El Agrado - El Pital - La Plata – Tesalia - cruce Puerto Seco – Neiva incrementan los tiempos de viaje y de esa manera los costos de operación de los vehículos que requieren desplazarse entre Garzón y Gigante. Asimismo, debido a las condiciones de las vías alternas, se puede llegar a incrementar el riesgo de accidentalidad entre Gigante y Garzón. La oportunidad en la gestión por parte de la Supervisión se encuentra en línea con las obligaciones definidas en la sección 2.2.3 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión contractual de la Entidad (GCSP-M-002).



7. Poniendo bajo consideración la actual Incertidumbre sobre la caducidad o normalización del proyecto Santana-Mocoa-Neiva, se recomienda a la Supervisión, con la asesoría de la Interventoría, analizar la pertinencia de Ingresos de recursos públicos al fondo de pasivos contingentes, en lo referente a sobrecostos socioambientales y por el manejo de redes, teniendo en cuenta que la actual parálisis del contrato de concesión puede llegar a represar dichos recursos, los cuales pueden ser utilizados en otros proyectos a cargo de la Entidad con necesidades urgentes. Se considera que este análisis puede tomar como referencia el ejercicio que se adelantó en abril de 2019, mediante el cual los Vicepresidentes Ejecutivo y de Gestión Contractual acordaron no priorizar los aportes correspondientes para 2019, específicamente para los riesgos del área comercial y de no instalación de casetas de peaje del proyecto Santana-Mocoa-Neiva. Con base en el plan de aportes al fondo de contingencias vigente, se tiene previsto un ingreso de

\$926 millones (constantes de diciembre de 2013) en julio de 2019, asociado a los riesgos de sobrecostos socioambientales y por el manejo de redes. A partir de este análisis, se debe llevar a cabo la gestión correspondiente con Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP). Esta recomendación surge en virtud de la función de la Supervisión definida en el numeral 2.2.2 (g) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión contractual de la Entidad (GCSP-M-002).

8. Se recomienda, en caso de que el contrato de concesión se ceda a un tercero, analizar en conjunto con la Interventoría y definir con ese nuevo posible SPV las condiciones de pago del diferencial de recaudo, en virtud de las alertas tempranas generadas respecto de déficit de recaudo y del incumplimiento a la finalización de la fase de construcción.
9. Con el fin de complementar la socialización que se adelanta con un nuevo posible cesionario, respecto de la actual parálisis en la gestión y adquisición predial en el proyecto Santana-Mocoa-Neiva, se recomienda que en estos acercamientos con ese posible cesionario, al igual que en las posibles negociaciones que se lleguen a implementar con este último, se considere la necesidad de que se adelanten de nuevo las actas de vecindad, las cuales deben contener el registro detallado del estado actual de los predios que se verán afectados por el inicio de las actividades constructivas ya que las condiciones de los predios pudieron haber cambiado entre el momento en que Aliadas Para el Progreso S.A.S adelantó ese ejercicio y la actualidad.
10. En virtud de que la vigencia de las pólizas de seguro de cumplimiento y de RCE del contrato de Interventoría No. 448 de 2015 vencen en septiembre de 2019, se recomienda a la Supervisión solicitar al Consorcio NMS la renovación correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el procedimiento GCSP-P-012 (APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE POLIZAS Y DEMÁS GARANTÍAS).

9.3.3 Para el G.I.T Defensa Judicial

1. En el desarrollo de la auditoría se evidenciaron las siguientes actuaciones respecto del cobro de multas impuestas al concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S:
 - a) Mediante Resolución 1099 de 2018 se declaró el incumplimiento del Concesionario Aliadas Para el Progreso S.A.S en materia de instrumentalización y monitoreo de sitios, y se impuso multa de \$2,194,708,075 en los términos indicados en ese acto administrativo. Por medio de los radicados ANI No. 20187010285201 del 30 de agosto de 2018 y 20187010321561 del 26 de septiembre de 2018 se solicitó el pago al Concesionario Aliadas Para el Progreso SAS (cobro coactivo ANI 006-2018).
 - b) Mediante Resolución 1376 de 2018 se declaró el incumplimiento del Concesionario en materia de financiación y fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo, y se impuso multa de \$21,969,212,260 en los términos indicados en ese acto administrativo. Por medio de radicado ANI No. 20197010077291 del 12 de marzo de 2019 se solicitó el pago correspondiente al Concesionario Aliadas Para el Progreso SAS (cobro coactivo ANI 001-2019).

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

Al respecto, en la socialización de las conclusiones del ejercicio de auditoría, se solicitó aclaración al G.I.T de Defensa Judicial debido a que en la auditoría no se evidenció que el Concesionario haya hecho los pagos correspondientes ni que desde el área de Defensa Judicial se haya realizado gestión adicional para que la Entidad cuente con ese dinero. En virtud de esta solicitud, el GIT de Defensa Judicial informó que hizo el requerimiento correspondiente a las aseguradoras: CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., SEGUROS CONFIANZA S.A. y MUNDIAL DE SEGUROS S.A. para que, en uso de la garantía constituida mediante póliza de seguro de cumplimiento No. 29822. Requerimientos que se hicieron posteriormente a la socialización de las conclusiones del ejercicio de auditoría.

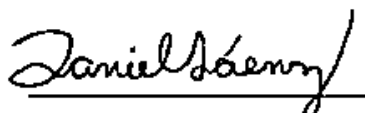
En este sentido, se recomienda implementar controles que garanticen el seguimiento oportuno a los requerimientos hechos, en los cuales se dió un término de 20 días para que las aseguradoras hicieran el pago correspondiente.

9.4 Advertencias

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

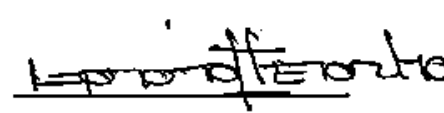
Se advierte un posible incumplimiento de la Entidad frente lo ordenado por el Consejo de Estado en su decisión sobre la acción popular promovida por la Defensoría del Pueblo (Seccional Putumayo), mediante la cual se solicitó señalar e implementar elementos de seguridad en las zonas próximas al colegio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

Elaboró:



Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno



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





**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Verificación de antecedentes.
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 4: Metodología de la auditoría.
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Anexo 1: Componentes analizados.

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

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

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

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

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



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera
Santana-Mocóa-Neiva





GOBIERNO
DE COLOMBIA

Anexo 2: Verificación de antecedentes

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado No. 20184090614332 del 21 de junio de 2018, en el marco al proceso de vigilancia fiscal correspondiente al denuncia código 2018-135633-80414-D y 2018-135626-80414-D, relacionada con presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión No. 012 de 2015, se solicitó a la Entidad soportar actuaciones frente a incumplimientos en los plazos de las siete unidades funcionales.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20183040201571 del 28 de junio de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184090965692 del 19 de septiembre de 2018, en el marco de la auditoría de cumplimiento a la ANI, para el tema de gestión predial, se solicitó información respecto de los proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocóa-Neiva.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20186020321181 del 26 de septiembre de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184091107052 del 24 de octubre de 2018, en el marco de la auditoría de desempeño al programa concesiones 4G, se solicitó información respecto de los proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocóa-Neiva.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20186010369821 del 7 de noviembre de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184091187212 del 14 de noviembre de 2018, en el marco de la auditoría de cumplimiento a la ANI, para el tema de gestión predial, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocóa-Neiva, se emitieron observaciones por parte del Ente de Control.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20186040386131 del 20 de noviembre de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184091195332 del 16 de noviembre de 2018, se solicitó información sobre MASC de los proyectos que hacen parte del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocóa-Neiva.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20187010391171 del 23 de noviembre de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090361192 del 9 de abril de 2019, en el marco de la realización de auditoría de desempeño a las Entidades del Sector Transporte, sujetos de control de la CGR, se solicitó información referente a proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocóa-Neiva.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20196010131361 del 30 de abril de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090498072 del 16 de mayo de 2019 se solicitó información	Se dio respuesta mediante radicado No. 20191010156241 del 21 de mayo de 2019.	Respondida en término.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
referente a MASC, laudos desfavorables y procesos de incumplimiento en el marco del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Santana-Mocoa-Neiva.		

DEFENSORÍA DEL PUEBLO		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado No. 20184090754602 del 27 de julio de 2018 se evidenció solicitud de información del proyecto Santana-Mocoa-Neiva, de parte de la Defensoría del Pueblo, en virtud de la socialización del proyecto adelantada el 14 de junio de 2018.	Inicialmente se solicitó prórroga para atender la solicitud mediante radicado No. 20183040247061 del 3 de agosto de 2018. Mediante radicado No. 20183040268101 del 17 de agosto de 2018 se dio atendió requerimiento.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090551952 del 29 de mayo de 2019 se evidenció solicitud de intervención a las vías del proyecto, debido a su actual deterioro.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20193050187121 del 16 de junio de 2019.	Respondida fuera de término.

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado No. 20184090547122 del 1 de junio de 2018 se solicitaron, con carácter urgente, medidas preventivas en el sector del Pericongo, para lo cual se programó mesa de gestión del riesgo.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20183040174081 del 6 de junio de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184090591712 del 15 de junio de 2018 se convocó a sesión de trabajo técnico para actualizar la gestión del riesgo del sector denominado Pericongo.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20183040193071 del 21 de junio de 2018	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184090816662 del 13 de agosto de 2018 se dio traslado a la ANI sobre comunicación del 12 de julio de 2018, proveniente de Aliadas Para el Progreso SAS, sobre presunta violación de la Entidad al derecho fundamental al debido proceso.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20181010285891 del 31 de agosto de 2018.	Respondida fuera de término.
Mediante radicado No. 20184090877292 del 29 de agosto de 2018 se solicitó información relacionada con autorizaciones de intervención de vías en el paso urbano del municipio de San Agustín.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20183040302251 del 12 de septiembre de 2018.	Respondida en término.





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



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado No. 20184090666372 del 5 de julio de 2018 se solicitó información sobre la ejecución de obras en el derecho de vía (PR55+310 R4502) sin permiso, de acuerdo con la Resolución No. 716 de 2015.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20183040219451 del 13 de julio de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicados No. 20184091183202 y No. 20184091184712 del 14 de noviembre de 2018 se solicitó apoyo y coordinación para realizar recorrido nocturno al proyecto.	No aplica.	No aplica.
Mediante radicado No. 20194090073582 del 24 de enero de 2019 se solicitó información de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos vigentes a cargo de la ANI.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20195000029481 del 6 de febrero 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090091512 del 30 de enero de 2019 se solicitó apoyo y coordinación para realizar recorrido nocturno al proyecto los días 15, 16 y 17 de enero de 2019.	No aplica.	No aplica.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 012 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	18 de agosto de 2015
	Inicio fase de preconstrucción	23 de septiembre de 2015
	Inicio fase de construcción	21 de septiembre de 2016
	Inicio etapa de operación (estimado)	6 de septiembre de 2019
	Terminación contrato de concesión	En función del VPIP

Fuente: Acta de inicio de contrato de concesión, Acta de inicio de fase de construcción, Informe ejecutivo carretera (GCSP-F-227) remitido por la Supervisión en junio de 2019.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S.	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE S.A.S	62.22%
CASS CONSTRUCTORES S.A.S	30.78%
LATINOAMERICANA DE CONSTRUCCIONES S.A	7.00%
TOTAL	100%

Fuente: Informe ejecutivo carretera (GCSP-F-227) remitido por la Supervisión en junio de 2019.

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

Fuente: Contrato de Interventoría No. 448 de 2015, Acta de Inicio Contrato de Interventoría y Otrosí No. 3 al contrato de Interventoría No. 448 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO INTERVENTORÍA NMS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
La Vialidad Limitada	15%
SESAC S.A	85%
TOTAL	100%



Fuente: Otrosí No. 3 al contrato de Interventoría No. 448 de 2015.

Anexo 4: Plan y agenda de auditoría

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

Plan de auditoría:

No.	ACTIVIDAD DE AUDITORÍA	CRONOGRAMA																																						
		Jun-19										Jul-19																												
		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1	Solicitud de información correspondiente a la auditoría																																							
2	Notificación de la auditoría y remisión del Plan de Auditoría																																							
3	Apertura de auditoría con la supervisión en plan de regularización.																																							
4	Entrevista con la supervisión.																																							
5	Análisis y revisión de información de la supervisión.																																							
6	Apertura de auditoría con la interventoría, entrevista y recorrido al proyecto.																																							
7	Análisis y revisión de información de la interventoría.																																							
8	Socialización de conclusiones a las partes interesadas.																																							
9	Elaboración de informe de auditoría preliminar.																																							
10	Actividades de revisión																																							
11	Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)																																							

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Nelva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora	Lugar
Apertura de auditoría con la Supervisión	10/07/2019	11:00 – 11:30	Bogotá
Entrevista con la Supervisión (áreas predial, social, ambiental y de riesgos)	11/07/2019	8:00 – 15:00	
Entrevista con la Supervisión (áreas jurídica, financiera y técnica)	12/07/2019	8:00 – 12:00	
Entrevista a la Interventoría y aplicación de la MED	16/07/2019	8:00 – 17:00	
Recorrido unidades funcionales 7, 6 y 5	18/07/2019	8:30 – 20:30	Puerto Asís – Puerto Calcedo – Mocoa – San Juan de Villalobos – Pitalito
Recorrido unidades funcionales 4, 3, 2 y 1	19/07/2019	8:00 – 18:00	Pitalito – Garzón – Gigante – Hobo – Campoalegre – Neiva
Reunión de cierre con la participación de Interventoría y Oficina de Control Interno	19/07/2019	18:00 – 18:30	Peaje Los Cauchos (Rivera, Huila)

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. La Interventoría y la Supervisión dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 012 de 2015. Se presentó un cambio en la ejecución de la entrevista a la Supervisión, dado que inicialmente se programó para realizar en una sola jornada, prevista para el 11 de julio; sin embargo, con base en solicitudes del Equipo de Supervisión, esta se llevó a cabo en dos jornadas, los días 10 y 11 de julio de 2019.





Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

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

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario, lo cual debe complementarse con la adopción de buenas prácticas de información y comunicación con este último y con la ANI.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de 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.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionario.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. **Ambiental:** el actuar de la interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocoa-Nelva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

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

En las siguientes tablas se presenta el detalle de los criterios evaluados con la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, así como los resultados obtenidos por la Interventoría para los criterios contractuales (C) y buenas prácticas (BP):

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



**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

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

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

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





	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

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

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

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

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

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Santana-Mocóa-Neiva</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

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

07 Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de Impacto (4G)	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C
6	Análisis de Indicadores sociales de la concesión	SI	C
7	Seguimiento a trámites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	SI	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C
10	Contenido Social en el Informe mensual de interventoría	SI	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP



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

