

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente

DR. JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual

DR. CAMILO ANDRÉS JARAMILLO BERROCAL
Vicepresidente de Estructuración

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de APP de iniciativa pública del programa 4G, Honda – Puerto Salgar – Girardot (PEI 150)

Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de APP de iniciativa pública del programa 4G, Honda – Puerto Salgar – Girardot (PEI 150).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones para la Interventoría, la Supervisión y para la Vicepresidencia de Estructuración con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que la Supervisión y la Interventoría tomen acciones inmediatas:

Se advierte la posibilidad de que las Garantías de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil Extracontractual, correspondiente al periodo octubre 2017 – octubre 2018, del contrato de interventoría No. 145 de 2014 venzan sin haber obtenido la respectiva aprobación por parte de la Entidad. Con el fin de que este riesgo no se materialice se deben adelantar acciones por parte de la Interventoría y de la Supervisión a la mayor brevedad para dar solución a la actual controversia relacionada con ese tema.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a la no conformidad contenida en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20181020131723



Fecha: 30-08-2018

MEMORANDO

preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control interno

Anexos: 37 folios

cc: 1) JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) CAMILO ANDRES JARAMILLO BERROCAL 1 (VICE) Vicepresidencia de Estructuracion BOGOTA D.C. -3) MANUEL ISIDRO RAIGOZO RUBIO (GERENTE) GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -4) ALIRIO ALEXANDER FELIX RODRIGUEZ 1 GIT Carretero 1 BOGOTA D.C. -5) GERMAN ANDRES FUERTES CHAPARRO Vicepresidencia de Estructuracion BOGOTA D.C.

Proyectó:

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE), IVAN MAURICIO MEJIA ALARCON

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20181020030146

GADF-F-010



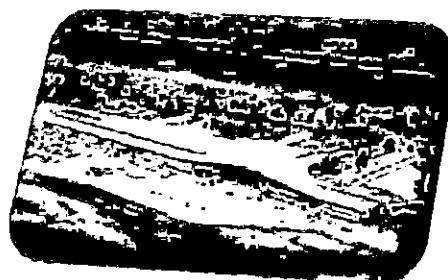
Agencia Nacional de
Infraestructura



GOBIERNO
DE COLOMBIA

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



**Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de
APP de iniciativa pública del programa 4G, Honda –
Puerto Salgar – Girardot (PEI 150)**

2018



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	4
1.1	Objetivo general	4
1.2	Objetivos específicos	4
2	ALCANCE.....	4
3	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	4
4	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	5
4.1	Información de contratos	5
4.2	Equipo de Supervisión	6
4.3	Descripción del proyecto auditado.....	7
5	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	9
5.1	Ejecución del plan de obras.....	9
5.1.1	Unidad funcional 1.....	11
5.1.2	Unidad funcional 2.....	14
5.1.3	Unidad funcional 3.....	18
5.1.4	Unidad funcional 4.....	23
5.1.5	Unidad funcional 5.....	29
5.1.6	Conclusiones sobre la ejecución del plan de obras.....	37
5.2	Materialización de riesgos en el proyecto	38
5.2.1	Demoras en la disponibilidad de predios derivados de actividades de gestión predial.....	39
5.2.2	Menores ingresos por disminución y elusión del pago de peajes.....	40
5.2.3	Sobrecostos por interferencia de redes.....	42
5.2.4	Conclusiones sobre materialización de riesgos en el proyecto.....	43
6	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	44
7	VERIFICACION DE ACCIONES ANTE SOLICITUDES DE ENTES DE CONTROL	51
8	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	52
8.1	No Conformidades.....	52
8.1.1	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	53
8.2	Recomendaciones	53

8.2.1	Para la Interventoría	53
8.2.2	Para la Supervisión.....	57
8.2.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	60
9.	ADVERTENCIAS	60
	ANEXOS	61

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.	6
Tabla 3.	Descripción unidades funcionales.....	8
Tabla 4.	Ejecución plan de obras por unidad funcional.	10
Tabla 5.	Pendientes UF1.	11
Tabla 6.	Pendientes UF2.	14
Tabla 7.	Pendientes UF4.	24
Tabla 8.	Resultados de calificación MED de agosto de 2018.	44
Tabla 9.	Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto.....	45
Tabla 10.	Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.	45

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Características generales del proyecto	7
Ilustración 2.	Ejecución plan de obras. Fuente: Informe Semanal del 05 de agosto al 11 de agosto de 2018 presentado por la Interventoría.	10
Ilustración 3.	TPD real Vs. TPD esperado. Fuente: Elaboración propia a partir del informe de auditoría mensual de auditoría de peajes de Interventoría correspondiente a julio de 2018.	41

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión asociadas al proyecto de iniciativa pública, de la primera ola del programa 4G, Girardot-Honda-Puerto Salgar, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

- 1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este.
- 1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría Consorcio 4C, en la fase de construcción que atraviesa el proyecto.
- 1.2.3 Verificar las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas por parte de Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo).

2 ALCANCE

El alcance de este informe enmarca las actuaciones de la Supervisión y de la Interventoría a partir de la suscripción de las Actas de Terminación Parciales de las unidades funcionales 1 y 2, así como la suscripción del Acta de Terminación de la unidad funcional 4, es decir enero de 2018. Se hace énfasis en las actuaciones adelantadas por la Supervisión y la Interventoría en los meses de mayo, junio y julio de 2018.

3 MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.

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



- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Ley 87 de 1993. Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las asociaciones público-privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Reglamentada por el Decreto Nacional 1467 de 2012.
- Decreto 4165 de 2011. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO).
- Decreto 1510 de 2013, compilado en el Decreto Reglamentario Único 1082 de 2015. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario Único del sector de la Función Pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de asociación público-privada a auditar (Contrato No. 003 de 2014 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar (Contrato No. 145 de 2014 y demás documentos contractuales)
- Informes mensuales de la Supervisión, correspondientes a los meses de abril, mayo y junio de 2018.
- Informes mensuales de Interventoría correspondientes a los meses de mayo, junio y julio de 2018.

4 INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Concesión Alto Magdalena S.A.S Contrato: 003 de 2014. Objeto: "El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1." Suscripción acta de Inicio: 4 de noviembre de 2014. Plazo estimado: En función de la obtención del VPIP. Máximo de 29 años sin incluir reversión y liquidación.</p>	8 otrosíes



CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p>Consortio 4C Contrato: 145 de 2014. Objeto: "(...) Comprende, sin limitarse: (i) El control y la vigilancia técnica, administrativa, legal, financiera, contable, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión. (ii) La medición de los Indicadores y el cálculo del índice de Cumplimiento en los términos señalados en el Contrato de Concesión y (iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. (iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que lo modifiquen (...)." Suscripción acta de Inicio: 31 de octubre de 2014. Plazo: 84 meses.</p>	No aplica.

En la tabla anterior se muestra que el contrato de concesión No. 003 de 2014 ha tenido ocho modificaciones, cuyos motivos se encuentran relacionados con ajustes o aclaraciones del mecanismo de Amigable Composición, convenio con la Policía de Carreteras (POLCA), alcance de las unidades funcionales 4 y 5, y modificaciones a los apéndices del contrato. El objeto de estas modificaciones, así como datos adicionales de los contratos de concesión y de interventoría se muestran en el Anexo 3.

4.2 Equipo de Supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para el seguimiento a la ejecución del contrato de concesión No. 003 de 2014, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
José Leónidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Manual Isidro Raigozo Rubio	Gerente de proyecto	Grupo Interno de Trabajo (GIT) Proyectos Carreteros 1
Alirio Alexander Felix Rodríguez	Líder de Equipo	GIT Proyectos Carreteros 1
María Jessica Paola Álzate Gómez	Profesional Jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual 1 – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Mauricio Martín Muñoz	Profesional Financiero	GIT Financiero 2 - VGC
Soraya Rodríguez Chaya	Profesional Jurídico Predial	GIT Predial – Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno (VPRE)
Carlos Andrés Barrera Pesca	Profesional Riesgos	GIT Riesgos – VPRE
Wilfreyer Chacón Hernández	Profesional Predial	GIT Predial – VPRE
Janneth Alexandra Avellaneda Bolívar	Profesional Social	GIT Social – VPRE



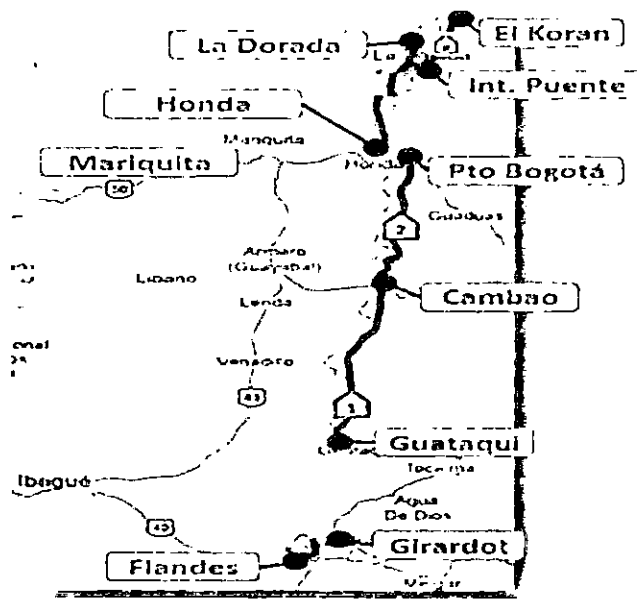
NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jaime Alonso García Arango	Profesional Ambiental	GIT Ambiental – VPRE

4.3 Descripción del proyecto auditado

El proyecto de concesión Girardot-Honda-Puerto Salgar hace parte de la primera ola del programa de concesiones de 4G. Se estructuró con el propósito de desarrollar una vía primaria con velocidad de diseño superior a los 70 km/h que garantice la conexión sur – norte de Ruta Nacional 45A, comúnmente conocida como Troncal Central. Al sur, en el municipio de Flandes, se conecta con el proyecto Girardot-Ibagué-Cajamarca y al norte, en el municipio de Puerto Salgar con el sector II de la Ruta del Sol, concesiones en las que también ha tenido participación la Entidad. La ubicación general del proyecto, así como algunos datos relevantes se presentan en la siguiente ilustración.

Ilustración 1. Características generales del proyecto

COMPONENTE	CANTIDAD
Valor del contrato (dic 2012)	\$1,465,609,000,000
Valor presente del recaudo del peaje – VPIP (dic 2012)	\$679,927,000,000
Unidades funcionales	5 UN
Doble calzada (km)	5.20 km
Construcción calzada sencilla (km)	17.70 km
Rehabilitación y/o mejoramiento	167.23 km
Estaciones de peaje nuevas	3 UN
Velocidad de diseño	70 – 80 km/h



Fuente: Parte general, especial y Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 003 de 2014. Información del proyecto presentada en la página web de Interventoría: <http://www.interventoriaconsorcio4c.com/el-proyecto/>

En 2015 la Concesión Alto Magdalena S.A.S acreditó el cierre financiero del proyecto mediante la suscripción de un contrato de compromiso de crédito con Goldman Sachs & CO en virtud del cual se realizarían préstamos por un mínimo de COP\$591 mil millones, lo que, entre otros requisitos, permitió que el Acta de Inicio de la fase de construcción del proyecto se suscribiera en noviembre de 2015. En enero de 2018 se suscribió el Acta de Terminación de la unidad funcional 4, correspondiente a la construcción y mejoramiento de aproximadamente 47 km infraestructura vial entre Cambao y Guataquí, y las Actas de Terminación Parciales de las unidades funcionales 1 y 2, correspondientes a construcción y mejoramiento de cerca de 42 km de infraestructura vial entre

Flandes y Guataquí. La suscripción de estas Actas de Terminación Parciales se fundamenta en que no se ejecutaron intervenciones significativas en esas unidades funcionales dentro del cronograma previsto debido a la ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER). En la UF1 se afectó la construcción del puente sobre el río Magdalena, en el municipio de Flandes, y en la UF2 la intervención a la infraestructura vial en pasos por los centros poblados de Garbanzal, El Porvenir y Gramalotal; sin embargo, en la auditoría realizada por la Oficina de Control Interno en agosto de 2018 se evidenció que la infraestructura afectada por los EER se ejecutó y actualmente se encuentra en operación.

Según la programación de obras general descrita en la sección 5.2 de la parte general del contrato de concesión, la construcción de todas las unidades funcionales del proyecto debe haber culminado en octubre de 2018. El estado general del plan de obras se resume en la siguiente tabla:

Tabla 3. Descripción unidades funcionales

UF	INTERVENCIÓN	LONGITUD	PROGRAMADO	EJECUTADO	DESVIACIÓN
1: Variante Flandes - Girardot	Construcción y mejoramiento	5.2 km	100.00%	100.00%	0.00%
2: Girardot - Guataquí	Mejoramiento y construcción	36.5 km	100.00%	99.60%	-0.40%
3: Guataquí - Cambao	Mejoramiento y construcción	51.0 km	79.23%	77.26%	-1.97%
4: Cambao - Puerto Bogotá	Construcción y mejoramiento	46.73 km	100.00%	99.81%	-0.19%
5: Honda - La Dorada - El Korán	Rehabilitación, construcción y mejoramiento	50.70 km	54.02%	58.21%	4.19%
TOTALES		190.13 km	84.47%	84.99%	0.52%

Fuente: Sección 3.3 División del proyecto. Parte especial del contrato de concesión No. 003 de 2014. Seguimiento de la Interventoría al plan de obras con corte al 10 de agosto de 2018.

De la tabla anterior se evidencia que en las unidades funcionales 2 y 4, a pesar de que entraron en operación en enero de 2018, se tienen actividades pendientes, las cuales han sido reportadas en los ejercicios de verificación que adelanta la Interventoría. Respecto de la unidad funcional 4, el Concesionario debió subsanar los pendientes en julio de 2018 acorde a los plazos que el contrato de concesión le permite tras suscribir un Acta de Terminación; no obstante, según lo reportado por



la Interventoría en agosto de 2018, esto no se cumplió a satisfacción; por consiguiente, se ha solicitado a la ANI dar inicio al procedimiento ante incumplimientos del Concesionario.²

Adicionalmente, con relación a la UF4, el 17 de julio de 2018 se validó la ocurrencia de un EER predial que reprogramaba el cronograma de adquisición predial en esa unidad funcional, dando al Concesionario 12 meses adicionales a partir de esa fecha para obtener la escrituración de todos los predios a nombre de la Entidad, lo que implica la materialización del riesgo a cargo del privado relacionado con demoras en la adquisición de predios.

Respecto de riesgos, en el proyecto se ha materializado el riesgo compartido de sobrecostos por interferencia con redes y se ha superado la franja que le corresponde asumir al Concesionario lo que da lugar a que se destinen recursos del Estado para mitigar tal evento. Asimismo, se prevé la materialización de riesgos comerciales, asignados al público, principalmente generado por menores ingresos por disminución del recaudo de peajes.

La ejecución del plan de obras, incluyendo las afectaciones que éste ha tenido por la ocurrencia de EER, y la materialización de riesgos en el proyecto son temas que se abordan de manera específica en la siguiente sección.

5 TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica temas que son considerados relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

5.1 Ejecución del plan de obras

Con corte al 10 de agosto de 2018 la Interventoría reportó que el avance de ejecución físico ponderado por pesos económicos (AFPPE) de la versión vigente del plan de obras (V6) es del 84.99% versus un porcentaje programado de 84.47%, lo que permitiría concluir que la ejecución se encuentra acorde a lo programado y que es posible cumplir con el plazo previsto para la fase de construcción, el que vence en octubre de 2018; no obstante, al revisar el comportamiento del plan de obras se evidencia que para lograr ese objetivo el Concesionario debe incrementar significativamente su rendimiento en obra, lo cual se concluye a partir de la pendiente que adquiere la tendencia de la programación de obra a partir del 10 de agosto de 2018, presentada en la siguiente ilustración:

² Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090846812 del 21 de agosto de 2018.



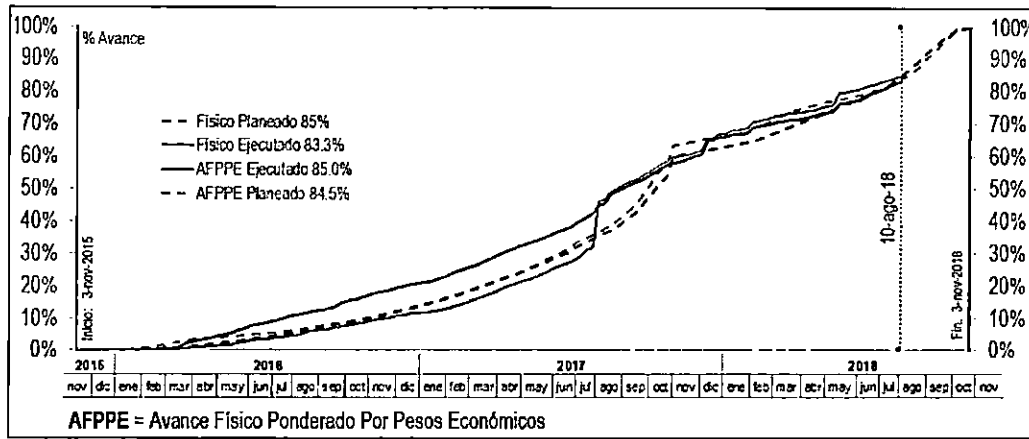


Ilustración 2. Ejecución plan de obras. Fuente: Informe Semanal del 05 de agosto al 11 de agosto de 2018 presentado por la Interventoría.

Las unidades funcionales que presentan mayor riesgo de no culminarse dentro del plan de obras son la 3 y la 5. Con relación a las unidades funcionales 1,2 y 4, a pesar de que en enero de 2018 se suscribieron las Actas de Terminación Parciales para las unidades funcionales 1 y 2 y el Acta de Terminación para la unidad funcional 4, sobre estas continúan pendientes que no se han subsanado. En la siguiente tabla se presenta el avance de ejecución con corte al 10 de agosto de 2018 por unidad funcional:

Tabla 4. Ejecución plan de obras por unidad funcional.

UNIDAD FUNCIONAL	CANTIDADES PLAN DE OBRAS [km]				% TOTAL CAPEX	AVANCE FÍSICO PONDERADO POR PESOS ECONÓMICOS AFPPE [%]		AVANCE FÍSICO [%]	
	CONSTR	MEJORA	REHABILI	PUESTES		PLAN	EJECUTADO	PLAN	EJECUTADO
UF1	7.20	2.6	-	0.531	16.76%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
UF2	-	38	-	0.095	13.20%	100.00%	99.60%	100.00%	99.36%
UF3	-	49.4	-	0.695	20.57%	79.23%	77.26%	77.01%	79.15%
UF4	1.04	41.8	-	0.457	24.99%	100.00%	99.81%	100.00%	99.74%
UF5	14	3.1	33.54	1.13	24.47%	54.02%	58.21%	62.58%	54.73%
TOTAL	22.24	134.90	33.54	2.91	100.00%	84.47%	84.99%	84.90%	83.30%

Fuente: Informe Semanal del 05 de agosto al 11 de agosto de 2018 presentado por la Interventoría.

El 16 de agosto de 2018 la Oficina de Control Interno (OCI) visitó la zona del proyecto con el acompañamiento de la Interventoría y del Líder del Equipo de Supervisión, validando estos porcentajes de avance. El resultado de ese ejercicio, por unidad funcional, al igual que la posición de la OCI sobre lo evidenciado en campo, se describe en la presente sección.



5.1.1 Unidad funcional 1

El 18 de enero de 2018 se suscribió el Acta de Terminación Parcial de la unidad funcional 1, mediante la cual se validó que las intervenciones allí previstas permitían la circulación de vehículos en condiciones adecuadas, sin incluir la construcción del puente Enrique Santos Castillo, de aproximadamente 340 m sobre el Río Magdalena a la altura del municipio de Flandes, ya que esta se vio afectada por un hallazgo arqueológico ocurrido el 14 de abril de 2016 que originó un EER,³ dando lugar a que la entrega del puente se hiciera hasta el 15 de junio de 2018.

Con la suscripción del Acta de Terminación Parcial se iniciaron las obligaciones de operación y mantenimiento en ese sector del proyecto y se comenzó a causar y a pagar a favor del Concesionario la compensación especial equivalente a una parte de la retribución según lo indicado en la sección 14.1 de la parte general del contrato de concesión No. 003 de 2014.

En el informe de verificación de Interventoría para suscribir dicha Acta⁴ se definió una serie de pendientes que el Concesionario debía corregir, inicialmente en un plazo de 180 días; no obstante, según la Vicepresidencia de Estructuración ese plazo únicamente aplica una vez se haya suscrito el Acta de Terminación de la unidad funcional,⁵ lo que no ha sucedido a la fecha.

El 8 de agosto de 2018 la Interventoría remitió a la ANI el estado de los pendientes señalados en el Acta de Terminación Parcial, de los cuales se identificó que sigue sin subsanarse lo señalado en la siguiente tabla:

Tabla 5. Pendientes UF1.

APÉNDICE TÉCNICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL LAS OBLIGACIONES PENDIENTES POR CUMPLIR	COMPLEMENTOS Y/O CORRECCIONES
1. ALCANCE DEL CONTRATO	Sistemas de comunicación, postes SOS y avisos electrónicos inteligentes.	2
2. CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	Instalación de fibra óptica, actualización de sistema de contención vehicular, sistemas de comunicación y vigilancia del corredor, entre otros.	18
3. ESPECIFICACIONES GENERALES	Iluminación y carriles de desaceleración, entre otros.	10
4. INDICADORES	No aplica.	0
5. INTERFERENCIA CON REDES	No aplica.	0

³ Notificado por el Concesionario mediante comunicación con radicado ANI No. 20164090343282 del 28 de abril de 2016. La fecha a partir de la que se originó el EER, 14 de abril de 2016, fue motivo de controversia que se solucionó mediante la decisión de un Panel de Amigable Composición.

⁴ Comunicación con radicado ANI No. 20184090032502 del 15 de enero de 2018.

⁵ Comunicación con radicado ANI No. 20182000107113 del 18 de julio de 2018.





APÉNDICE TÉCNICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL LAS OBLIGACIONES PENDIENTES POR CUMPLIR	COMPLEMENTOS Y/O CORRECCIONES
6. GESTIÓN AMBIENTAL	Para la Variante Flandes-Girardot: Estabilización y protección de taludes, actividades de paisajismo y desmantelamiento de campamentos. Para toda la UF se tienen pendientes de entrega de informes y soportes de monitoreos a la Autoridad Ambiental.	10
7. GESTIÓN PREDIAL	Expedientes finales e informe de adquisición y cercas definitivas de 18 predios. En general, no se cuenta con el cerramiento total de todas las áreas adquiridas.	19
8. GESTIÓN SOCIAL	No aplica.	0
9. PLAN DE OBRAS	Referente a la variante Flandes – Girardot, falta la construcción de un canal disipador y de barandas peatonales internas. En la interconexión a desnivel de Girardot se tiene pendiente la construcción de estructuras de confinamiento en encole y descole de una alcantarilla.	3
TOTAL		62

Fuente: Pendientes UF1 recibidos mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090796752 del 8 de agosto 2018.



El 16 de agosto de 2018 la Oficina de Control interno llevó a cabo una verificación general de la disponibilidad de la infraestructura vial reportada para la unidad funcional. Se visitaron algunas de las obras que allí se ejecutaron, definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión.

Se verificó la disponibilidad de la vía en doble calzada de aproximadamente 1.9 km entre el corregimiento de Chicoral (Espinal, Tolima) y Girardot, que incluye una intersección con la variante de Flandes. El registro fotográfico de esta infraestructura se muestra enseguida:

<i>Foto 1. Vía antigua Chicoral</i>	<i>Foto 2. Interconexión Variante Chicoral</i>
	
Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.	Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.

<p>La operación y disponibilidad del corredor en doble calzada es adecuada. Según el seguimiento de Interventoría al plan de obras, la construcción de esta infraestructura se llevó a cabo entre marzo de 2016 y octubre de 2017.</p>	<p>Se verificó que la iluminación temporal es adecuada. La Interventoría reportó que el sistema de iluminación no es definitivo. El Concesionario ha solicitado a la ANI que se le reconozca la retribución del rubro destinado a consumo de energía.</p>
--	---

Asimismo, se verificó, entre otros, la disponibilidad y funcionalidad de la interconexión a desnivel Flandes y del puente Enrique Santos Castillo. El registro fotográfico correspondiente se muestra a continuación:

<p><i>Foto 3. Interconexión a desnivel Flandes</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 4. Puente sobre el río Magdalena (Flandes)</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>A pesar de prestar un servicio cómodo y seguro se tienen pendientes con relación a un carril de desaceleración y a la implementación de iluminación definitiva. El Concesionario ha solicitado a la ANI que se le reconozca la retribución del rubro destinado a consumo de energía.</p>	<p>La entrega del puente se dio el 15 de junio de 2018, fuera del plazo previsto para la construcción de la UF1 debido a la ocurrencia de un EER. Esta situación es la que principalmente dio lugar a la suscripción del Acta de Terminación Parcial.</p>

En términos generales, la Oficina de Control Interno considera que la disponibilidad y funcionamiento de la infraestructura vial correspondiente a la unidad funcional 1 es adecuada. Con el fin de asegurar que se subsanen los pendientes identificados por la Interventoría, se recomienda oportunidad en la suscripción del Acta de Terminación, teniendo en cuenta que se ha levantado la situación que generó la declaratoria de un EER relacionado con la construcción del puente Enrique Santos Castillo, sobre el cual la Interventoría entregó el informe de verificación correspondiente en julio de 2018.⁶

Con relación a las solicitudes del Concesionario asociadas al reconocimiento económico debido al consumo de energía del alumbrado público de la infraestructura que cuente con iluminación, se

⁶ Comunicación con radicado ANI No. 20184090731892 del 23 de julio de 2018.

recomienda a la Interventoría y a la ANI continuar con la gestión que requiera la solución de esta controversia teniendo en cuenta que esa situación puede llegar a comprometer recursos públicos.⁷

5.1.2 Unidad funcional 2

Similar a lo ocurrido en la unidad funcional 1, el 18 de enero de 2018 se suscribió el Acta de Terminación Parcial, mediante la cual se validó que las intervenciones allí contempladas permitían la circulación de vehículos en condiciones apropiadas, sin incluir las intervenciones previstas en los centros poblados de Garbanzal, Porvenir e Islas, cuyo plazo se amplió hasta el 28 de mayo de 2018 como consecuencia de la ocurrencia de un EER notificado por el concesionario en octubre de 2017 debido a los impactos sociales y económicos que ocasionaría el ancho mínimo de corredor definido en esos pasos urbanos, de 30 m acorde al Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión,⁸ impactos que se redujeron tras la suscripción del Otrosí No. 7 en noviembre de 2017, en el que se acordó, entre otros, disminuir el ancho de corredor mínimo requerido a 20.9 m.

Con la suscripción del Acta de Terminación Parcial se iniciaron las obligaciones de operación y mantenimiento en ese sector del proyecto y se comenzó a causar y a pagar a favor del Concesionario la compensación especial equivalente a una parte de la retribución, según lo indicado en la sección 14.1 de la parte general del contrato de concesión No. 003 de 2014.

En el informe de verificación de Interventoría para suscribir dicha Acta⁹ se definió una serie de pendientes que el Concesionario debía corregir, inicialmente en un plazo de 180 días; no obstante, según la Vicepresidencia de Estructuración ese plazo únicamente aplica una vez se haya suscrito el Acta de Terminación de la unidad funcional,¹⁰ lo que no ha sucedido a la fecha.

Al igual que con la unidad funcional 1, el 8 de agosto de 2018 la Interventoría remitió a la ANI el estado de los pendientes señalados en el Acta de Terminación Parcial, de los cuales se identificó que sigue sin subsanarse lo señalado en la siguiente tabla:

Tabla 6. Pendientes UF2.

APÉNDICE TÉCNICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL LAS OBLIGACIONES PENDIENTES POR CUMPLIR	COMPLEMENTOS Y/O CORRECCIONES
1. ALCANCE DEL CONTRATO	Sistemas de comunicación, postes SOS, avisos electrónicos inteligentes y construcción de 2.0 km de ciclorruta entre Girardot y Guataquí.	18

⁷ Un ejemplo de seguimiento a esta situación se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20183050167131 del 31 de mayo de 2018.

⁸ Comunicación con radicado ANI No. 20174091117932 del 19 de octubre de 2017.

⁹ Comunicación con radicado ANI No. 20184090032472 del 15 de enero de 2018.



¹⁰ Comunicación con radicado ANI No. 20182000107113 del 18 de julio de 2018.

APÉNDICE TÉCNICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL LAS OBLIGACIONES PENDIENTES POR CUMPLIR	COMPLEMENTOS Y/O CORRECCIONES
2. CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	Instalación de fibra óptica, actualización de sistema de contención vehicular, sistemas de comunicación, vigilancia del corredor y sistema de pesaje, entre otros.	34
3. ESPECIFICACIONES GENERALES	Iluminación, adecuación de accesos, instalación de señalización, disipadores de energía y tratamiento de taludes.	23
4. INDICADORES	No aplica.	0
5. INTERFERENCIA CON REDES	Traslado de redes eléctricas y de acueducto	9
6. GESTIÓN AMBIENTAL	Estabilización y protección de taludes, actividades de paisajismo, adecuación de pasos de fauna, construcción y mantenimiento de obras hidráulicas y pendientes asociados con la entrega de informes y soportes de monitoreos a la Autoridad Ambiental.	81
7. GESTIÓN PREDIAL	Expedientes finales e informe de adquisición y cercas definitivas de 146 predios. En general, no se cuenta con el cerramiento total de todas las áreas adquiridas.	147
8. GESTIÓN SOCIAL	Entrega a la Interventoría de 14 fichas socio-prediales.	14
9. PLAN DE OBRAS	Pendientes con relación a construcción de andenes, ciclorruta, estación de pesaje, filtros, instalación de defensa metálica, señalización vertical, tachas, obras de drenaje, paisajismo, tratamiento de taludes y sistemas de comunicación y de postes SOS.	46
TOTAL		372

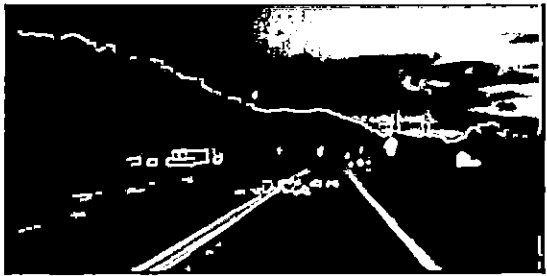

Fuente: Pendientes UF2 recibidos mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090796122 del 8 de agosto 2018.

El 16 de agosto de 2018 la Oficina de Control interno llevó a cabo una verificación general de la disponibilidad de la infraestructura vial reportada para la unidad funcional. Se visitaron algunas de las obras que allí se ejecutaron, definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión.

Se verificó el resultado del mejoramiento de aproximadamente 37 km de calzada sencilla entre Girardot y Guataquí, así como la disponibilidad de ciclorruta entre Nariño (Cundinamarca) y Girardot. El registro fotográfico de esta infraestructura se muestra enseguida:

<p><i>Foto 5. Mejoramiento de vía K0 – K38</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 6. Construcción de ciclorruta</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de una calzada bidireccional con velocidad de diseño de 80km/h que cumple con las dimensiones definidas en la Ley 105 de 1993.</p>	<p>Se evidenció la disponibilidad de ciclorruta de aproximadamente 20 km de ciclorruta entre Nariño y Girardot. La Interventoría reporta pendiente la construcción de 2.0 km.</p>

También se verificó la disponibilidad de infraestructura en los pasos por centros poblados, tales como Porvenir y Nariño. El primero mencionado hace parte del grupo de centros poblados en los que se adicionó plazo como consecuencia de la declaración de un EER. El registro fotográfico correspondiente se muestra enseguida:

<p><i>Foto 7. Paso por centro poblado Porvenir</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 8. Puente peatonal Nariño</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>El 3 de agosto de 2018 mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090788692 la Interventoría entregó a la ANI el informe de verificación de terminación de etapa preoperativa del paso por los centros poblados, identificando pendientes que el Concesionario debe subsanar.</p>	<p>La sección 3.5 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión establece que en el proyecto se deben construir como mínimo cinco puentes peatonales, dentro de los que se considera el puente peatonal Nariño. Esta infraestructura debe contar con soluciones que permitan el acceso a discapacitados.</p>

Por último, se evidenció la disponibilidad de una de las dos zonas de pesaje previstas en el proyecto, estación San Lorenzo; no obstante, a la fecha esta no se encuentra en operación, lo que

se incluye dentro de los pendientes identificados por la Interventoría para la unidad funcional 2. A continuación se presenta registro fotográfico de la infraestructura mencionada:

Foto 9. Infraestructura física San Lorenzo	Foto 10. Equipos de control San Lorenzo
 <p data-bbox="324 868 722 894">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p data-bbox="901 868 1299 894">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Se evidenció que la estación de pesaje cuenta con una oficina administrativa, servicios sanitarios, zona de parqueo de vehículos, básculas fijas y carriles de aceleración y desaceleración, entre otros, lo que se encuentra acorde a la sección 3.2 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 003/2014.</p>	<p>Se evidenció que en la estación de pesaje San Lorenzo la Interventoría cuenta con un monitor de la báscula, el cual es monitoreado con un equipo de video de la Interventoría. Se tiene pendiente acceso remoto a estos equipos desde la página web de Interventoría.</p>

En términos generales, la Oficina de Control Interno considera que la disponibilidad y funcionamiento de la infraestructura vial correspondiente a la unidad funcional 2 es adecuada. Con el fin de asegurar que se subsanen los pendientes identificados por la Interventoría, incluidos los señalados en el informe de verificación de terminación de intervención en los pasos por los centros poblados de Garbanzal, Porvenir e Islas,¹¹ se recomienda oportunidad en la suscripción del Acta de Terminación correspondiente.

Por otra parte, la Supervisión del proyecto reportó que se tiene pendiente definir la procedencia de dos EER notificados por el Concesionario en abril y mayo de 2018 debido a que 1) presuntamente la Entidad no ha cumplido con los tiempos de Ley para expedir de la Resolución de expropiación del predio identificado con código ALMA 2-0006 y debido a que 2) presuntamente se ha presentado una demora injustificada por parte del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) en la expedición de la actualización de la Cabida y Linderos del predio identificado con código ALMA-2-004-2, lo cual

¹¹ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090788692 del 3 de agosto de 2018.

dificulta la adquisición del mismo. A la fecha la Interventoría ha emitido sus conceptos al respecto y en ambos casos ha negado las solicitudes hechas por el Concesionario.¹²

En este orden de ideas se recomienda a la Entidad actuar con oportunidad para que se defina la procedencia de los EER solicitados por el Concesionario ya que en caso de que estos prosperen pueden llegar a afectar los plazos con los que el Concesionario cuenta para que todos los predios de la unidad funcional 2 se encuentren a nombre de la ANI.

Finalmente, es recomendable que la Supervisión evalúe el procedimiento implementado al interior de la Entidad para la emisión de resoluciones de expropiación definidas en el Artículo 21 de la Ley 9 de 1989 ya que el Concesionario ha solicitado la declaratoria de EERs como consecuencia de presuntas entregas inoportunas de estas resoluciones por parte de la ANI. Se debe tener en cuenta que, a pesar de que el riesgo se encuentra asignado al Concesionario, se han materializado demoras derivadas de la gestión predial, específicamente en la unidad funcional 4, que podrían llegar a afectar la ejecución del contrato de concesión.

5.1.3 Unidad funcional 3



Con base en el seguimiento de Interventoría a la versión vigente del plan de obras del Concesionario (V6) la construcción de la unidad funcional 3 debe finalizar el 18 de octubre de 2018. Con corte al 10 de agosto de 2018 el avance ejecutado de esta unidad funcional es del 77.26% ejecutado versus 79.23% programado, es decir que se tiene un déficit del 1.97%. A pesar de que el plazo de construcción de la unidad funcional 3 no ha culminado, se evidenció que la Interventoría ha adelantado ejercicios de verificación a la terminación de las obras en este sector del proyecto.¹³

El 16 de agosto de 2018 la Oficina de Control interno llevó a cabo una verificación general del avance reportado para esa unidad funcional, visitando obras definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión para este tramo del proyecto.



Se verificó que el Concesionario adelanta labores de pavimentación como parte del mejoramiento previsto para la vía de 51 km en calzada sencilla entre Guataquí y Cambao. Lo anterior se puede evidenciar con las siguientes fotografías:

¹² Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20184090493882 del 18 de mayo de 2018 y 20184090623152 del 22 de junio de 2018.



¹³ Se cuenta, por ejemplo, con el Acta de Reunión No. 6 asociada a la verificación de terminación de obras de la UF3. Se evalúa la terminación de obras de los tramos: K82+000 – K83+000, K85+000 – K87+350 y Glorieta Cambao.

<i>Foto 11. Compactación con rodillo</i>	<i>Foto 12. Colocación de mezcla asfáltica</i>
	
Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018:	Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.
<p>Actividades de compactación a media calzada. Esta actividad es fundamental para que la mezcla asfáltica alcance una densidad que asegura la durabilidad del pavimento.</p>	<p>Procedimiento de colocación de mezcla asfáltica. Con corte al 10 de agosto de 2018 la Interventoría reportó que el avance físico de colocación es del 74.84%.</p>



Se validó de manera general el avance reportado para las actividades asociadas a la rehabilitación, ampliación y construcción de puentes menores, las cuales cuentan con un avance superior al 80% y se encuentran acorde al cronograma de obra. Ejemplos de estas actividades se ilustran en las siguientes fotografías:

<i>Foto 13. Puente No. 6</i>	<i>Foto 14. Puente No. 14</i>
	
Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.	Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.
<p>Se adelantan actividades previas al lanzamiento de las vigas metálicas. La construcción de puentes nuevos en las vías cuyo alcance es de mejoramiento implica el desuso de infraestructura vial existente.</p>	<p>En la rehabilitación o ampliación de los puentes existentes se trabaja a media calzada con el objetivo de asegurar la movilidad en el corredor vial, lo que se asegura con la implementación de PMTs.</p>

Con relación a la estabilización de taludes se evidenció que el avance se encuentra por encima de lo planeado. Con corte al 10 de agosto de 2018 el avance es de 37.38% versus 24.13% programado; no obstante, se tiene un atraso significativo en la estabilización de taludes especiales. Ejemplos del estado de taludes de corte en el corredor vial de la unidad funcional 3 se muestran enseguida:

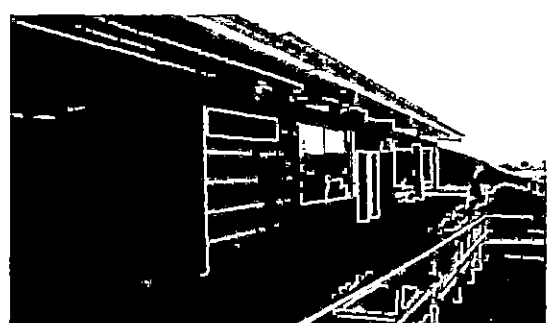

<p><i>Foto 15. Tratamiento taludes</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 16. Control contra erosión</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Se evidenció el adecuado perfilado de sector de taludes de corte cerca a la estación del peaje Guataquí. Pendiente la instalación de material protector contra erosión.</p>	<p>Se evidencian taludes de corte protegidos con geosintéticos así como zanja de coronación también protegida con material que previene la erosión.</p>

Respecto de la infraestructura para la operación se evidenció el avance de obra reportado para el área de servicio, centro de control de operación (CCO) y peaje Guataquí. En primer lugar, se verificó la construcción del área de servicio, sobre la que la Interventoría reportó un avance superior al 60%. Registro fotográfico de esta instalación se muestra a continuación:

<p><i>Foto 17. Área de servicio UF3</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 18. Área de servicio UF3</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>El Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión prevé la construcción de dos áreas de servicio, a las que debe poder acceder cualquier vehículo que circule en la vía.</p>	<p>Cada área de servicio debe proveer un área de estacionamiento, zonas de alimentación, batería de sanitarios, teléfonos públicos, oficina de administración y enfermería, entre otros.</p>



Con relación al CCO definitivo, se reportó un avance físico general del 94.65%. A la fecha esta instalación no se encuentra en operación. Se evidenció que se adelantan pruebas de los equipos que allí funcionarían, los cuales acorde al Apéndice Técnico 2 deben proveer un sistema de información georreferenciado (SIG), imágenes captadas por circuitos cerrados de TV de las

estaciones de peaje y sistemas de comunicación permanente con los postes SOS, entre otros. Registro fotográfico del avance que tiene la construcción y funcionamiento del CCO se muestra enseguida:

<p><i>Foto 19. Infraestructura fisica CCO</i></p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 20. Áreas administrativas CCO</i></p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>El avance físico de la construcción del CCO, que incluye vías de acceso, edificación y equipos, reportado por la Interventoría es de 94.65% vs. 74.65% programado. La edificación como total registra un avance del 98%.</p>	<p>En la auditoría se evidenció pruebas que el Concesionario actualmente ejecuta al funcionamiento del CCO.</p>

La Oficina de Control Interno considera que es fundamental que esta instalación entre en operación ya que de ella depende el funcionamiento de los postes SOS y el seguimiento remoto a las estaciones de peaje, entre otros.

Por último, se validó el reporte de avance de la construcción del peaje Guataquí, evidenciando que las edificaciones tienen un avance superior al 90%, como se reportó por parte de la Interventoría; no obstante, a la fecha no se han instalado equipos en la estación. El registro fotográfico asociado se muestra enseguida:


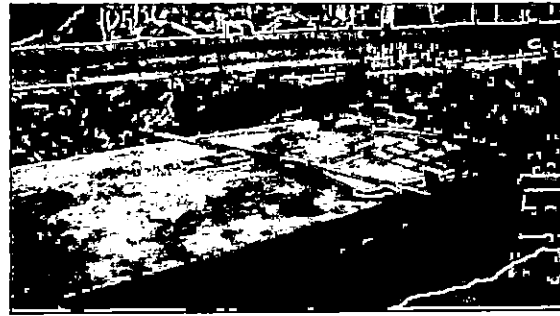
<p><i>Foto 21. Estación de peaje Guataqui</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 22. Área administrativa peaje Guataqui</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
--	---

<p>La estación De peaje Guataquí se proyectó en el K46+270 de la vía Cambao – Girardot. El sentido de cobro será bidireccional.</p>	<p>Las actividades asociadas a la estación de peaje iniciaron en marzo de 2018 y se prevé que finalicen en octubre del presente año.</p>
---	--

En términos generales, se evidenció que la ejecución de obra en la unidad funcional 3 se encuentra acorde a lo programado. Como se ha mencionado en el cuerpo del presente documento, con corte al 10 de agosto de 2018 el avance ejecutado es del 77.26% ejecutado vs. 79.23% programado; no obstante, la Oficina de Control Interno genera la alerta de que el Concesionario debe incrementar su rendimiento en obra para terminar las intervenciones dentro del plazo previsto, el cual vence el 18 de octubre de 2018, ya que a partir del 10 de agosto de 2018 cuenta con aproximadamente dos meses para ejecutar más del 20% de la unidad funcional. Para lograr este objetivo es fundamental que desde la Supervisión y desde la Interventoría se solicite la ejecución de planes de contingencia.

Por otra parte, se evidenció que el Concesionario ha solicitado la aceptación de dos EERs que podrían impactar negativamente la ejecución del plan de obras de la unidad funcional 3. La primera notificación se dio el 24 de abril de 2018 debido a que presuntamente la Entidad no ha cumplido con los tiempos de Ley para expedir de la Resolución de expropiación del predio identificado con código ALMA-2018-1615. A la fecha la Interventoría ha emitido su concepto indicando que no se configuran los elementos necesarios para declarar la ocurrencia de un EER.¹⁴ No se cuenta con el pronunciado al respecto por parte de la ANI.

La segunda solicitud se radicó en la Entidad el 3 de agosto de 2018,¹⁵ mediante la cual el Concesionario indicó que, debido al traslado definitivo de redes de energía, acueducto y alcantarillado que se encuentran en la zona, las cuales interfieren con la vía proyectada conforme el diseño no objetado entre el PR 38 y el PR 39 en el paso urbano Guataquí, se debe ampliar el plazo de ejecución previsto para esas actividades. En la visita de auditoría al proyecto se evidenció el estado actual del tramo en cuestión, presentado enseguida:

<p><i>Foto 23. EER redes PR38-PR39 Guataquí.</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 24. EER redes PR38-PR39 Guataquí.</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
---	--

¹⁴ Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20184090494212 del 18 de mayo de 2018.

¹⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090784242 del 3 de agosto de 2018.



Se encuentran paralizadas las obras en el paso urbano de Guataquí debido a que presuntamente de configuró un EER.	En el paso urbano Guataquí se cuenta con obras menores, las cuales también se encuentran paralizadas.
---	---

A la fecha la Interventoría se encuentra analizando la solicitud del Concesionario, la cual es requerida para que la ANI emita su concepto. Cabe resaltar que en el proyecto se ha materializado el riesgo compartido de sobrecostos por interferencia de redes, lo que se analiza en la sección 5.2.3.

En este orden de ideas se recomienda actuar con oportunidad para que se defina la procedencia de los EER solicitados por el Concesionario ya que en caso de que estos prosperen pueden llegar a afectar los plazos con los que el Concesionario cuenta para la ejecución de las obras de la unidad funcional 3.

Finalmente, como se mencionó anteriormente, es recomendable que la Supervisión evalúe el procedimiento implementado al interior de la Entidad para la emisión de resoluciones de expropiación definidas en el Artículo 21 de la Ley 9 de 1989 ya que el Concesionario ha solicitado la declaratoria de EERs como consecuencia de presuntas entregas inoportunas de estas resoluciones por parte de la ANI. Se debe tener en cuenta que, a pesar de que el riesgo se encuentra asignado al Concesionario, se han materializado demoras derivadas de la gestión predial, específicamente en la unidad funcional 4, que podrían llegar a afectar la ejecución del contrato de concesión.

5.1.4 Unidad funcional 4

El 18 de enero de 2018 se suscribió el Acta de Terminación de la unidad funcional 4, mediante la cual se validó que las intervenciones allí previstas permitían la circulación de vehículos en condiciones seguras y cómodas; se iniciaron las obligaciones de operación y mantenimiento de acuerdo con lo indicado en el Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión y se dio inicio al reconocimiento de la retribución.

No obstante lo anterior, el Acta de Terminación esta unidad funcional estuvo acompañada del informe de verificación correspondiente de Interventoría,¹⁶ en el cual se relacionó una serie de pendientes que el Concesionario debía subsanar en un plazo de 180 días contados a partir de la suscripción de dicha Acta. Una vez vencido ese plazo la Interventoría presentó, el 21 de agosto de 2018, el informe de verificación correspondiente,¹⁷ en el cual señaló que el Concesionario no ha subsanado todos los pendientes; por ende, la Interventoría solicitó a la Entidad la no objeción para el otorgamiento de un plazo de cura equivalente a 40 días. Las situaciones que requieren ajustes se resumen en la siguiente tabla:

¹⁶ Recibido en la Entidad mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090032442 del 15 de enero de 2018.

¹⁷ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090846812 del 21 de agosto de 2018.



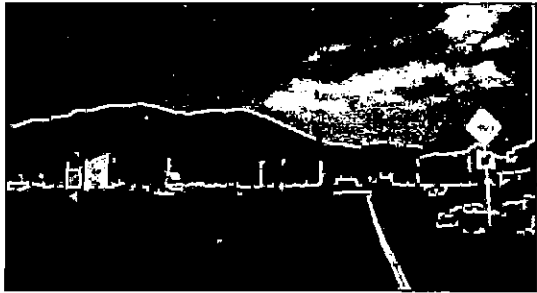

Tabla 7. Pendientes UF4.

APÉNDICE TÉCNICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL LAS OBLIGACIONES PENDIENTES POR CUMPLIR	COMPLEMENTOS Y/O CORRECCIONES
1. ALCANCE DEL CONTRATO	Sistemas de comunicación, postes SOS y avisos electrónicos inteligentes.	16
2. CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	Arborización, instalación y funcionamiento de equipos en el peaje Cambao. Para toda la unidad funcional: actualización de sistema de contención vehicular, sistemas de comunicación y vigilancia del corredor, entre otros.	22
3. ESPECIFICACIONES GENERALES	Cumplimiento a cabalidad de normativa colombiana en puentes, en implementación de señalización vial, protección de muros en suelos mecánicamente reforzados, y defensas metálicas.	14
4. INDICADORES	No aplica.	0
5. INTERFERENCIA CON REDES	No aplica.	0
6. GESTIÓN AMBIENTAL	Estabilización y protección de taludes, actividades de paisajismo, mantenimiento de obras hidráulicas, pendientes asociados con la entrega de informes y soportes de monitoreos a la Autoridad Ambiental, trámites para la obtención, modificación o desistimiento de permisos de ocupación de cauce, entre otros.	70
7. GESTIÓN PREDIAL	Expedientes finales e informe de adquisición de 78 predios.	No aplica por EER
8. GESTIÓN SOCIAL	Entrega a la Interventoría de fichas socio-prediales y cierre definitivo de 4 PQRs asociadas a compromisos con la comunidad.	25
9. PLAN DE OBRAS	Pendientes con relación a avisos electrónicos inteligentes, instalación de defensas metálicas, protección de taludes y sistemas de comunicación y postes SOS.	33
TOTAL		180



Fuente: Pendientes UF4 recibidos mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090846812 del 21 de agosto de 2018.

El 16 de agosto de 2018 la Oficina de Control interno llevó a cabo una verificación general del avance reportado para la unidad funcional 4, visitando obras definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión para este tramo del proyecto, lo cual se ilustra enseguida.

Se verificó la disponibilidad y funcionamiento de la variante al centro poblado de Cambao así como el mejoramiento ejecutado a la infraestructura vial entre esa variante y Puerto Bogotá. Parte del registro fotográfico resultante de ese ejercicio se muestra a continuación:



Foto 25. Variante Cambao	Foto 26. Mejoramiento 42 km
 <p data-bbox="321 806 721 836">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p data-bbox="899 806 1299 836">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p data-bbox="246 871 799 965">Vía nueva de 1.1 km en calzada sencilla que cumple con las dimensiones definidas en la Ley 105 de 1993. Se evidenció la disponibilidad y operación.</p>	<p data-bbox="821 871 1377 1000">La cantidad ejecutada presentada en el plan de obras es de 41.7 km de mejoramiento vial. Con corte al 10 de agosto de 2018, se tiene pendiente la colocación de mezcla asfáltica en, aproximadamente, 300 m.</p>

A lo largo de la vía intervenida se evidenció la disponibilidad de señalización horizontal y vertical, así como elementos de protección lateral, principalmente defensas metálicas. A continuación se presenta el registro fotográfico asociado:



Foto 27. Elementos de seguridad vial	Foto 28. Instalación defensas metálicas
 <p data-bbox="315 1522 714 1552">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p data-bbox="889 1522 1289 1552">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p data-bbox="243 1588 786 1709">Disponibilidad de defensas metálicas en la pata de taludes de relleno, así como demarcación horizontal y delineadores de corona (señalización vertical).</p>	<p data-bbox="805 1588 1367 1683">Se evidenció la instalación de defensas metálicas, lo cual es uno de los pendientes que actualmente se señalan por parte de la Interventoría.</p>

Los taludes de corte derivados del mejoramiento de la unidad funcional 4 demandan materiales de protección contra erosión que abarcan un área de aproximadamente 3.5 ha. A pesar de que en el

seguimiento al plan de obras de Interventoría se reporta un avance físico en esa gestión del 100%, durante el recorrido por el proyecto se identificaron tramos que requieren intervención al respecto, lo que también ha sido señalado por la Interventoría dentro de los pendientes ambientales para esta unidad funcional. Evidencias de lo mencionado se presentan con las siguientes fotografías:

<i>Foto 29. Protección de taludes</i>	<i>Foto 30. Protección de taludes</i>
 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Se cuenta con taludes de corte con altura superior a 10 m sin materiales de protección contra erosión.</p>	<p>Se han instalado materiales de protección contra erosión; sin embargo, la estabilización y protección de taludes del corredor sigue siendo un pendiente.</p>

Mediante el Otrosí No. 8 al contrato de concesión No. 003 de 2014, suscrito el 3 de noviembre de 2017, se aclaró que la intersección a desnivel Guaduas es el único intercambiador que hace parte de esta unidad funcional. En el recorrido de auditoría se evidenció su adecuado funcionamiento, así como disponibilidad de señalización e iluminación, lo que se ilustra con las siguientes fotografías:



<i>Foto 31. Intersección Guaduas</i>	<i>Foto 32. Intersección Guaduas</i>
 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>La construcción de la intersección finalizó en octubre de 2017. Conecta la vía Villeta – Honda – Manizales con la vía Cambao – Puerto Bogotá.</p>	<p>Como se ha mencionado el Concesionario ha solicitado a la ANI que se le reconozca la retribución del rubro destinado a consumo de energía en intersecciones.</p>

Respecto de instalaciones en el corredor de la unidad funcional 4, se evidenció que desde enero de 2018 se encuentra en funcionamiento la estación de peaje Cambao, cuya operación en el

transcurso del año ha tenido retroalimentación continua por parte de la Interventoría. Por ejemplo, se evidenció que en febrero de 2018 la Interventoría le aclaró al Concesionario que vehículos hacen parte de la categoría II, que son buses, ya que se estaba cobrando la tarifa de esa categoría, de \$13,600, a vehículos de categoría I, específicamente a microbuses, los que deben pagar \$9,600.¹⁸

Asimismo, se evidenciaron alertas debido al cobro adicional por eje para vehículos de categoría VI, que son camiones de seis ejes o más¹⁹, lo cual contraría la Resolución No. 0000842 del 8 de abril de 2014.²⁰ Según lo informado por la Interventoría, este tipo de situaciones se han venido subsanando. En caso de presentarse nuevos hallazgos relacionados con el aforo y recaudo, estos son reportados mensualmente a la Entidad en el informe de Auditoría de Peajes de Interventoría.

Parte de la infraestructura con la que actualmente cuenta la estación de peaje Cambao se muestra en las siguientes fotografías:


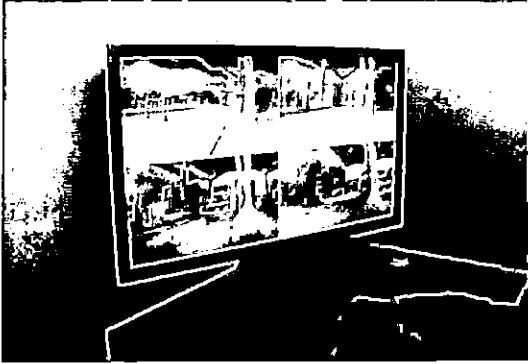
Foto 33. Estación de peaje Cambao	Foto 34. Equipos peaje Cambao
 <p data-bbox="324 1164 722 1196">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p data-bbox="901 1175 1299 1207">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p data-bbox="243 1239 800 1300">Localizado en el PR 92+800 de la Ruta 4508. Cuenta con 4 carriles de recaudo bidireccionales.</p>	<p data-bbox="821 1239 1377 1300">Se cuenta con infraestructura física y equipos de control de tráfico en correcto estado.</p>

Adicionalmente, en el recorrido de auditoría se verificaron los equipos de control con los que cuenta la Interventoría en la estación de peaje, tales como cámaras y monitores independientes a los del Concesionario; no obstante, a la fecha no se cuenta con acceso remoto a estos equipos:

¹⁸ Comunicación con radicado ANI No. 20184090182042 del 22 de febrero de 2018.

¹⁹ Comunicación con radicado ANI No. 20184090340632 del 6 de abril de 2018.

²⁰ Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de tres estaciones de peaje y se establecen las tarifas a cobrar en el corredor "Girardot – Puerto Salgar – Honda".

Foto 35. Controles Interventoría peaje Cambao	Foto 36. Controles Interventoría peaje Cambao
 <p data-bbox="334 756 727 782">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p data-bbox="911 756 1304 782">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p data-bbox="253 821 810 944">La Interventoría cuenta con equipos de video propios independientes a los del Concesionario con los que valida la categoría de cada vehículo, fecha y hora de paso.</p>	<p data-bbox="829 821 1386 944">En el área administrativa de la estación de peaje se cuenta con monitor y equipo de almacenamiento de los registros filmicos. A la fecha no se tiene disponibilidad de seguimiento remoto.</p>

En términos generales, con relación a la ejecución de las obras en la unidad funcional 4, se evidenció que la infraestructura vial asociada cuenta con condiciones seguras y cómodas para los usuarios. Se recomienda a la Supervisión actuar oportunamente ante la solicitud de la Interventoría, hecha en agosto de 2018, de no objeción para el otorgamiento de un plazo de cura equivalente a 40 días calendario para el cumplimiento a cabalidad de las especificaciones técnicas de esta unidad funcional, teniendo en cuenta que se venció el plazo del Concesionario para subsanar los pendientes indicados en el Acta de Terminación.

Por último, en esta unidad funcional, al igual que en las unidades funcionales 1 y 2, se ha materializado una situación reconocida como EER que afecta la ejecución idónea del plan de obras. Para el presente caso, se declaró la ocurrencia de un EER mediante el cual se otorgó un periodo especial de 12 meses a partir del 17 de julio de 2018 para que el Concesionario adquiera la totalidad de los predios asociados a esta unidad funcional²¹ ya que se reconoció que este último no logró cumplir con esta obligación dentro de los 180 días otorgados tras la suscripción del Acta de Terminación de unidad funcional debido a la falta de capacidad institucional de las entidades involucradas en la gestión predial, tales como la Agencia Nacional de Tierras (ANT), la Unidad Administrativa de Restitución de Tierras, la Sociedad de Activos Especiales, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, las administraciones municipales, las notarías, las oficinas de registro de instrumentos públicos y juzgados.

²¹ La solicitud correspondiente se hizo mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090699062 del 12 de julio de 2018.

En este orden de ideas, se recomienda que la Interventoría y la Supervisión continúen con el seguimiento permanente que demanda la gestión predial del Concesionario en las demás unidades funcionales.



Adicionalmente, se evidenció que el 29 de junio de 2018 el Concesionario notificó a la ANI de un presunto EER debido a que el 16 de junio de 2018 se evidenció un hallazgo arqueológico en el K125+830, lo que según éste obliga a la suspensión de las obras entre el K125+830 al K125+880 del subsector 2 de la unidad funcional en un término de tres meses.²² Se evidenció que la Interventoría dio su concepto negativo mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090788072 del 3 de agosto de 2018; no obstante, a la fecha continua pendiente la decisión de la ANI; por ende, se recomienda que desde la Supervisión se lideren acciones para que la ANI se pronuncie a la mayor brevedad ya que la materialización del EER generaría un impacto negativo en la ejecución del proyecto, más aún en una unidad funcional en la que se ha suscrito el Acta de Terminación.

5.1.5 Unidad funcional 5

Con base en el seguimiento de Interventoría a la versión vigente del plan de obras del Concesionario (V6) la construcción de la unidad funcional 5 debe finalizar el 17 de octubre de 2018. Con corte al 10 de agosto de 2018 el avance ejecutado es del 58.21% contra un 54.02% programado, es decir que se tiene una desviación positiva del 4.19%.

El 16 de agosto de 2018 la Oficina de Control interno llevó a cabo una verificación general del avance reportado tras visitar las intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión para esta unidad funcional.

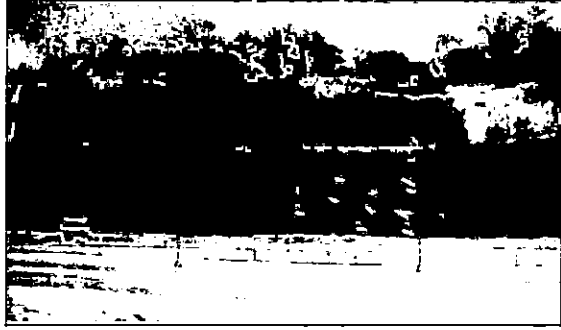

Se evidenció que las intersecciones La Melisa y la glorieta Puerto Bogotá presentan avances de ejecución mínimos, lo que se ilustra con las siguientes fotografías:

<i>Foto 37. Intersección La Melisa</i>	<i>Foto 38. Glorieta Puerto Bogotá</i>
 <p data-bbox="321 1601 721 1629">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p data-bbox="899 1601 1299 1629">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>

²² Comunicación con radicado ANI No. 20184090648672 del 29 de junio de 2018.

<p>Ubicada en la calle 11 de La Dorada. Con corte al 10 de agosto de 2018, el avance de ejecución debería ser del 50%; no obstante, se registra y se evidencia un avance inferior al 1%.</p>	<p>Permite la conexión de la vía Villeta – Honda - Manizales con la vía Puerto Bogotá – Puerto Salgar. Según el plan de obras vigente las intervenciones deberían haber iniciado el 4 de agosto de 2018.</p>
--	--



Respecto de las intersecciones de acceso a la variante Puerto Salgar con conexión al Korán se evidenció un avance superior a lo programado:

<p><i>Foto 39. Glorieta Purnio</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 40. Intersección Puerto Salgar</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Se prevé la construcción de una glorieta en el costado occidental del nuevo puente Puerto Salgar. Se evidenció tratamiento adecuado a los taludes de corte. Avance del 20%.</p>	<p>Con corte al 10 de agosto de 2018 registra un avance del 29%. La construcción de la glorieta implica el tratamiento a redes de hidrocarburos, lo cual ha impactado en los sobrecostos para esa gestión.</p>

Con relación a la glorieta Purnio, y a la intersección localizada en Norcasia, cuyo avance de ejecución es del 0% a pesar de que las actividades debieron iniciar el 23 de julio de 2018, se evidenció que existe una controversia entre la Interventoría y el Concesionario, ya que este último solicitó que las actividades constructivas destinadas a proteger la red férrea del INVIAS en esos sectores deben ser imputables a la subcuenta de redes, posición objetada por la Interventoría. Se tiene pendiente la posición de la ANI al respecto, fundamental para dar solución a la problemática.²³

Referente al mejoramiento de vía en, aproximadamente, 3 km que se adelanta en esa unidad funcional se evidenció que se han llevado a cabo labores de excavación, construcción de terraplenes, conformación de estructura de la vía y colocación de material asfáltico, lo que se muestra en las siguientes fotografías:



²³ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090676832 del 9 de julio de 2018.

Foto 41. Mejoramiento K130 – K133	Foto 42. Mejoramiento K130 – K133
	
Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.	Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.
<p>La intervención se adelanta entre el sector de la glorieta de Puerto Bogotá y la intersección oriental de acceso a un puente en construcción por parte del INVIAS.</p>	<p>En este sector se tiene pendiente el traslado de familias ubicadas al frente de un corte de talud inestabilidad geotécnica (K130), lo que depende de la adquisición de un predio a nombre del Municipio.</p>

En la zona del proyecto donde se efectúa el mejoramiento de vía descrito se tienen presuntos EERs notificados por el Concesionario que a la fecha se encuentran en revisión por parte de la Interventoría y/o de la ANI.

En primer lugar, se tienen dos solicitudes asociadas a hallazgos arqueológicos en el K130+450 y en el K130+720, notificadas a la Entidad mediante comunicaciones con radicado ANI No. 20184090563212 del 07 de junio 06 de 2018 y No. 20184090493492 del 18 de mayo de 2018. Con estas solicitudes el Concesionario notificó la suspensión de las obras en las zonas aledañas a esas abscisas. Se evidenció que el 10 de agosto de 2018 mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090812052 la Interventoría validó la imposibilidad de continuar las actividades constructivas en el sector aledaño al K130+450, específicamente del K130+445 al K130+485. Se tiene pendiente el concepto de la Interventoría con relación a la solicitud del EER en el K130+720 y los conceptos definitivos de la ANI sobre las dos solicitudes.

Durante la auditoría se evidenció la presencia de los hallazgos arqueológicos que han paralizado las obras de mejoramiento a lo largo del kilómetro 130. El registro fotográfico correspondiente se muestra a continuación:

Foto 43. Hallazgos mejoramiento K130-K133	Foto 44. Hallazgos mejoramiento K130-K133
	
Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.	Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.

Se adelantan actividades de monitoreo arqueológico en el sector, las cuales pueden tener una duración aproximada de tres meses a partir del momento en el que se presentan los hallazgos, lo que paraliza ejecución de obras en el sector.

La protección de los hallazgos arqueológicos es una obligación definida en el contrato de concesión No. 003 de 2014. Según el Apéndice Técnico 8 se debe proteger el patrimonio arqueológico de la Nación que pueda encontrarse en el área a intervenir.


También se evidenció que mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090742212 del 25 de julio de 2018 el Concesionario notificó a la ANI de un presunto EER debido a que el INVIAS no le ha cedido parcialmente la licencia ambiental otorgada a esa Entidad mediante Resolución No. 331 del 4 de abril de 2018, la que autoriza la construcción del nuevo puente sobre el río Magdalena, entre los municipios de Honda y Puerto Bogotá. En términos generales, el Concesionario solicitó la suspensión de las obras relacionadas con la intersección a nivel que permite el acceso occidental a la estructura que actualmente construye el INVIAS ya que la licencia ambiental mencionada se traslapa sobre el área en la que se prevé construir dicha intersección, la cual hace parte de las obligaciones del Concesionario. A la fecha no se cuenta con los pronunciamientos correspondientes de la Interventoría y de la Entidad que acepten o nieguen la ocurrencia del presunto EER notificado por el Concesionario.

Durante la auditoría se evidenció que la ANI ha solicitado el apoyo interinstitucional al INVIAS para que se dé solución a esta situación que actualmente afecta el plan de obras.²⁴ Con corte al 10 de agosto de 2018 el porcentaje de avance de la intersección debería ser del 43.35%; no obstante, a la fecha no se reporta ejecución alguna.

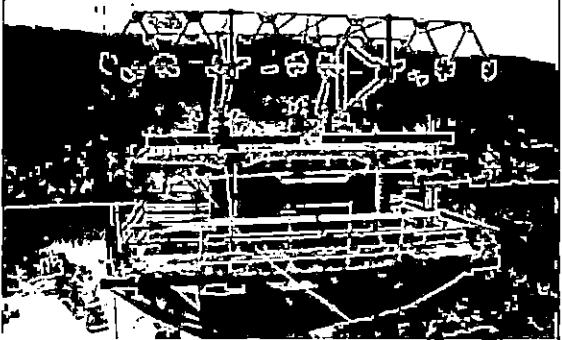

Como se ha mencionado a lo largo del documento, se recomienda que desde la Supervisión se lideren acciones para que la ANI se pronuncie oportunamente ante la notificación de EERs, teniendo en cuenta que su materialización generaría impactos negativos en la ejecución del proyecto.

De otra parte, continuando con el reporte de verificación de avances de obra en esta unidad funcional reportados el 10 de agosto de 2018, la Oficina de Control Interno también visitó la variante que comunica las poblaciones de Puerto Salgar con el Korán. Se evidenciaron avances significativos en los movimientos de tierra y que se adelantan actividades de conformación y colocación de material asfáltico, lo que se puede observar en las siguientes fotografías:

²⁴ Comunicación con radicado ANI No. 20186050230201 del 24 de julio de 2018.

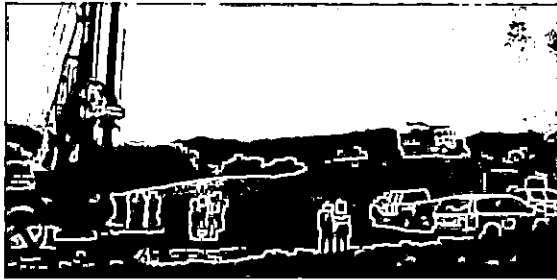

<i>Foto 45. Variante Puerto Salgar</i>	<i>Foto 46. Variante Puerto Salgar</i>
 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>La variante hace referencia a la construcción de una calzada sencilla con longitud de aproximadamente 13.5 km. Con corte al 10 de agosto de 2018, la colocación de mezcla asfáltica tiene un avance de ejecución del 22.4%.</p>	<p>Se evidencian actividades de movimiento de tierras y conformación de la estructura de la vía. Esta última actividad presentó un atraso de aproximadamente el 7% respecto de lo programado; no obstante, el avance general de la variante es del 68%, lo que se encuentra por encima de lo programado, 62%.</p>

Dentro de la variante Puerto Salgar con conexión al Korán se cuenta con la construcción de un nuevo puente sobre el río Magdalena, cuyo avance se encuentra por encima de lo programado. El registro fotográfico correspondiente se muestra enseguida:



<i>Foto 47. Puente Puerto Salgar</i>	<i>Foto 48. Puente Puerto Salgar</i>
 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	 <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>A la fecha la cimentación e infraestructura tiene un avance del 100%. Se adelantan labores para finalizar la superestructura del puente, la cual evidencia un avance del 80%.</p>	<p>Sin accesos cuenta con una longitud de 342 m y la sección típica es de viga cajón de canto variable. Se tiene pendiente la construcción de aproximadamente 60 m de superestructura.</p>

La variante finaliza en el sector del Korán, donde se prevé una intersección a nivel que no reporta avance a pesar de que su ejecución debió iniciar el 16 de julio de 2018. Previo a la conexión con la intersección, en la variante se adelanta la construcción de un puente (K13+500) que evita la

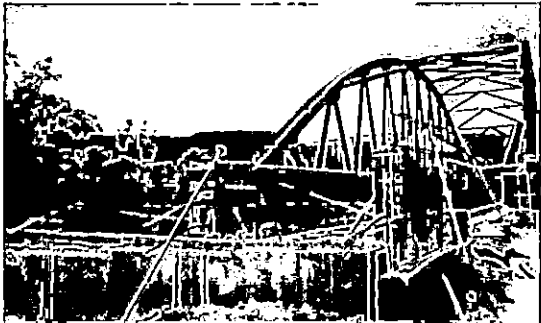

afectación a la red férrea existente. El registro fotográfico en proximidades al Korán se muestra enseguida:

<i>Foto 49. Puente K13+500</i>	<i>Foto 50. Plan de reasentamiento</i>
	
<p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Se evidenció avance en la construcción de terraplenes para el puente que sobrepasa la línea férrea. La ejecución de obra en este sector se ha visto afectada por la presencia de predios en expropiación.</p>	<p>A partir de lo dispuesto en licencia ambiental otorgada mediante Resolución No. 1684 de 2015, en este sector se beneficiaron tres unidades familiares con una vivienda de reposición por plan de reasentamiento.</p>



Se evidenció que en la unidad funcional 5 se tiene previsto la construcción de diez puentes menores, cuyo avance general reportado por la Interventoría, con corte al 10 de agosto de 2018 es de aproximadamente 40%, a pesar de que el avance programado es del 49%. Registro fotográfico de los puentes menores en construcción a lo largo de la variante Puerto Salgar – El Korán se muestra a continuación:

<i>Foto 51. Puentes menores variante Pto. Salgar</i>	<i>Foto 52. . Puentes menores variante Pto. Salgar</i>
	
<p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>La variante incluye la construcción de 7 puentes menores. En la fotografía se muestra el avance de construcción para el puente ubicado en el K7+200.</p>	<p>El avance general de los puentes menores de la variante es superior al 50%. En la foto se muestra el avance de construcción para el puente ubicado en el K9+200.</p>



En el recorrido de auditoría también se evidenció el avance de obra reportado para el puente Guarínó, mostrado a continuación:

<p align="center"><i>Foto 53. Puente Guarinó</i></p>  <p align="center">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p align="center"><i>Foto 54. Puente Guarinó</i></p>  <p align="center">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Con corte al 10 de agosto de 2018 el avance general es del 87.5%, lo cual se encuentra por encima de lo programado.</p>	<p>Una vez el puente metálico en construcción entre en operación se prevé la demolición del puente existente en el sector.</p>

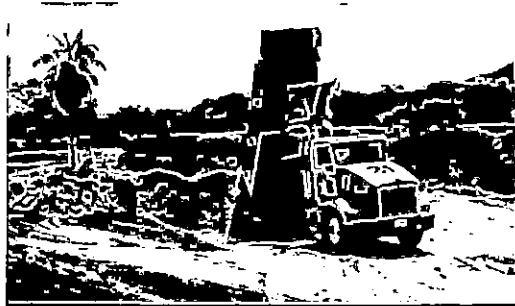

Por otro lado, se evidenció que la rehabilitación prevista entre Honda y La Dorada tienen un atraso significativo respecto de lo programado. Con corte al 10 de agosto de 2018 se debería tener un avance físico cercano al 50%; no obstante, según lo reportado por la Interventoría y según lo evidenciado en campo el avance es inferior al 2%.

<p align="center"><i>Foto 55. Rehabilitación Honda – La Dorada</i></p>  <p align="center">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p align="center"><i>Foto 56. Rehabilitación Honda – La Dorada</i></p>  <p align="center">Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>La rehabilitación contempla la intervención a 32.5 km de infraestructura vial. En el recorrido se evidenció que se han rehabilitado una longitud total inferior a 1.0 km de vía.</p>	<p>En general, el estado del pavimento existente de la UF5 se encuentra envejecido, lo que se considera debería ser tratado para evitar agrietamientos generados por aumento en la rigidez del pavimento.</p>

Dentro de las actividades de urbanismo, en la unidad funcional 5 se prevé la construcción de 3.0 km de andén, que a la fecha debería evidenciar un avance superior al 30%; no obstante, en el recorrido de auditoría no se evidenció la ejecución de actividades constructivas:

<p><i>Foto 57. Construcción de 3 km de andén</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 58. Construcción de 3 km de andén</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>La construcción se prevé en el costado oriental de la vía que comunica Honda con La Dorada en el sector aledaño a la intersección La Melisa.</p>	<p>Con base en la versión vigente del plan de obras, la construcción del andén debió iniciar el 9 de julio de 2018.</p>

Respecto de las instalaciones del corredor, se validó el avance reportado para la construcción de la estación de peaje Las Brisas y de la estación de pesaje proyectada en la unidad funcional 5. Se evidenció que a la fecha se adelantan actividades preliminares, principalmente asociadas a movimientos de tierra, lo que se evidencia enseguida:

<p><i>Foto 59. Estación de peaje Las Brisas</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>	<p><i>Foto 60. Estación de pesaje Las Brisas</i></p>  <p>Fuente: Fuente: Auditoría OCI 16-08-2018.</p>
<p>Con corte al 10 de agosto de 2018, el avance reportado para la construcción del peaje es del 24.5%; no obstante, se debería contar con un 46.89%.</p>	<p>Con corte al 10 de agosto de 2018, el avance reportado para la construcción de la estación de pesaje es de 16.0%; no obstante, se debería contar con un 46.89%.</p>

Con base en lo descrito en la presente sección, se alerta que el cumplimiento del plan de obras para la unidad funcional 5 requiere de la implementación de acciones contingentes por parte del Concesionario. Se evidenció que el atraso respecto de lo programado es del 8%, el que incluye actividades sin iniciar o con avance mínimos, tales como la construcción de la intersección El Korán y la rehabilitación del corredor existente entre Honda y La Dorada, entre otras.

Adicionalmente, el plan de obras para esta unidad funcional a partir de agosto de 2018 demanda una ejecución que el Concesionario nunca ha demostrado en la construcción de la infraestructura asociada a este componente del proyecto, la cual se debe llevar a cabo antes del 17 de octubre de 2018 para cumplir con los plazos definidos en el contrato de concesión No. 003 de 2014.

5.1.6 Conclusiones sobre la ejecución del plan de obras

Se presentan las consideraciones de la Oficina de Control Interno respecto de la ejecución del plan de obras, el que debe finalizar el 18 de octubre de 2018 acorde a la sección 5.2 de la parte especial del contrato de concesión No. 003 de 2014:

- 1) El cumplimiento del plan de obras requiere de rendimientos de ejecución que no se han evidenciado a lo largo de la etapa de construcción del proyecto; por ende, se debe solicitar al Concesionario la implementación de acciones contingentes. Se alerta que las unidades funcionales con mayor riesgo de no culminar dentro del plazo contractual son las 3 y 5.
- 2) En caso de que no se cumpla con el plazo previsto para la fase preoperativa, que incluye la preconstrucción y la construcción, desde la Supervisión se deben liderar acciones para que no se afecten las condiciones previstas contractualmente para la operación y mantenimiento de la concesión.
- 3) Se recomienda a la Supervisión continuar adelantando de manera oportuna la gestión que demanda la suscripción de las actas de terminación de las unidades funcionales 1 y 2 ya que no se ha dado inicio al plazo de 180 días para que el Concesionario atienda los pendientes que inicialmente se identificaron en enero de 2018 tras la suscripción de las Actas de Terminación Parciales de esas unidades funcionales.
- 4) Con relación a las solicitudes del Concesionario asociadas al reconocimiento económico debido al consumo de energía del alumbrado público de la infraestructura que cuente con iluminación, se recomienda a la Interventoría y a la ANI continuar con la gestión que requiera la solución de esta controversia teniendo en cuenta que esa situación puede llegar a comprometer recursos públicos.
- 5) La Interventoría debe asegurar la disponibilidad de acceso en tiempo real, desde sus oficinas y desde la ANI, a sus equipos de video en las estaciones de peaje y de pesaje del proyecto con el fin de dar cabal cumplimiento a las funciones administrativas y de aforos y recaudo definidas en la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo del contrato No. 145 de 2014.
- 6) Es recomendable que la Interventoría y la Entidad continúen con la gestión interdisciplinaria y oportuna que requiere la aceptación o negación de presuntos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) notificados por el Concesionario, teniendo bajo consideración que su aceptación afecta las condiciones inicialmente previstas para la ejecución del contrato de concesión. Se evidenció que a la fecha se está revisando la procedencia de ocho presuntos EER.
- 7) Se recomienda evaluar el procedimiento implementado para la emisión de resoluciones de expropiación definidas en el Artículo 21 de la Ley 9 de 1989 ya que se evidenció que en el presente proyecto el Concesionario ha solicitado la declaratoria de Eventos Eximentes de

Responsabilidad (EER) como consecuencia de presuntas entregas inoportunas de estas resoluciones por parte de la ANI. Se debe tener en cuenta que, a pesar de que el riesgo se encuentra asignado al Concesionario, se han materializado demoras derivadas de la gestión predial que podrían llegar a afectar la ejecución del contrato de concesión.

- 8) La Interventoría debe mantener la gestión de seguimiento a la construcción y funcionalidad de infraestructura para la operación del proyecto (Centro de Control de Operaciones-CCO, estaciones de peaje, básculas, postes SOS y áreas de servicio, entre otros) generando las alertas correspondientes ante un eventual incumplimiento de la programación de obras, teniendo en cuenta que la etapa de construcción finaliza en octubre de 2018.
- 9) Se recomienda a la Supervisión actuar oportunamente ante la solicitud de la Interventoría, hecha en agosto de 2018, de no objeción para el otorgamiento de un plazo de cura equivalente a 40 días calendario para el cumplimiento a cabalidad de las especificaciones técnicas en la unidad funcional 4, teniendo que se venció el plazo del Concesionario para subsanar los pendientes indicados en el Acta de Terminación de esa unidad funcional.
- 10) Se recomienda que la Interventoría y la Supervisión continúen con el seguimiento permanente que demanda la gestión predial del Concesionario.
- 11) La Supervisión debe dar atención oportuna a la solicitud de la Interventoría recibida el 9 de julio de 2018 mediante comunicación radicado ANI No. 20184090676832 referente al concepto sobre la atención de las intervenciones de la intersección Norcasia y la glorieta Purnio, con recursos disponibles en la subcuenta Redes, teniendo en cuenta, entre otras consideraciones, que actualmente esta subcuenta no cuenta con recursos suficientes para el traslado de redes que demanda el proyecto.

5.2 Materialización de riesgos en el proyecto

Se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos del área predial y de redes y que se han generado alertas respecto a la materialización de riesgos del área comercial. El detalle de los tipos de riesgo, así como su asignación, se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 8. Riesgos con alerta identificadas en el proyecto Girardot – Honda – Puerto Salgar.

ÁREA	TIPO	ASIGNACIÓN
Predial	Demoras en la disponibilidad de predios derivados de actividades de gestión predial	Privado
Comercial	Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes	Público
	Menores ingresos derivados de elusión del pago de peajes	
Redes	Sobrecostos por interferencia de redes	Público-Privado

El detalle de las materializaciones, alertas generadas y posición de la Oficina de Control Interno respecto de los riesgos indicados en la anterior tabla se exponen en la presente sección.

5.2.1 Demoras en la disponibilidad de predios derivados de actividades de gestión predial

La sección 4.17 de la parte general del contrato de concesión No. 003 de 2014 establece que, entre otras obligaciones, la adquisición de la totalidad de los predios es un requisito que se debe cumplir para declarar la terminación a satisfacción de una unidad funcional. Si en el momento de suscribir un Acta de Terminación de unidad funcional el Concesionario no demuestra la adquisición total de los predios, este cuenta con 180 días contados desde la suscripción de dicha Acta para subsanar esa situación; vencido ese plazo se suspenderá el pago de la retribución hasta tanto se evidencie el cumplimiento de la obligación y, de ser el caso, se causarán las multas correspondientes.

A pesar de que la demora en la disponibilidad de los predios sea un riesgo a cargo del Concesionario, se considera que su materialización impacta una de las fuentes de recursos con las que éste cuenta para financiar el proyecto, la retribución, lo cual podría generar insolvencia y paralización de sus intervenciones, sean de construcción, operación y/o mantenimiento.

En la sección 5.1.4 se presentó que este riesgo se materializó en la unidad funcional 4 ya que transcurrido los 180 días posterior a la suscripción del Acta de Terminación, no se demostró la adquisición total de los predios; no obstante, se le otorgó un plazo especial de 12 meses al Concesionario, a partir del 17 de julio de 2018, para subsanar ese pendiente.

Al analizar la situación actual de la gestión predial, resumida en la siguiente tabla, la Oficina de Control Interno alerta sobre incumplimientos en la adquisición de predios para las demás unidades funcionales:

Tabla 8. Resumen gestión predial del proyecto con corte al 27 de julio de 2018.

UF	INCIO	FIN	SECTOR	REQUERIDOS	DISPONIBLES		ADQUIRIDOS		EXPROPIACIÓN	
					CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%
1	15/01/2016	01/11/2017	1	18	17	94.4%	13	72.2%	0	0.0%
2	30/11/2015	01/11/2017	2	146	104	71.2%	28	19.2%	17	11.6%
3	03/11/2015	18/10/2018	3	134	101	75.4%	11	8.2%	13	9.7%
4	15/02/2016	01/11/2017	4.1	6	6	100.0%	2	33.3%	0	0.0%
			4.2	70	54	77.1%	23	32.9%	4	5.7%
			SUBTOTAL	76	60	78.9%	25	32.9%	4	5.3%
5	15/03/2016	18/10/2018	5.1	87	42	48.3%	33	37.9%	1	1.1%
			5.2	38	5	13.2%	0	0.0%	0	0.0%
			5.3	2	2	100.0%	0	0.0%	0	0.0%
			5.4	30	22	73.3%	10	33.3%	0	0.0%
			SUBTOTAL	157	71	45.2%	43	27.4%	1	0.6%
TOTALES				531	353	66.5%	120	22.6%	35	6.6%

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Interventoría en agosto de 2018.

Con base en el estado de la gestión predial reportado por la Interventoría en julio de 2018 se alerta que dentro del plazo previsto para culminar con la programación de obras, el que vence en octubre

de 2018, no se va a lograr la adquisición de la totalidad de los predios de las unidades funcionales que a la fecha no cuentan con Acta de Terminación. Asimismo, tomando como referencia lo sucedido en la unidad funcional 4, se alerta la posibilidad de que no se adquiera la totalidad de predios en las demás unidades funcionales pasados los 180 días con los que el Concesionario cuenta para demostrar el cumplimiento de esa obligación, al suponer que las respectivas Actas de Terminación se suscriban en lo que queda de 2018. Se considera que las situaciones más críticas se presentan en las unidades funcionales 2 y 3, en las cuales el porcentaje de adquisición no supera el 20% y se tiene un porcentaje significativo de predios en expropiación, cercano al 10%.

En este orden de ideas se recomienda que la Interventoría y la Supervisión continúen con el seguimiento permanente que demanda la gestión predial del Concesionario con el fin de contar con los debidos soportes para dar respuesta a posibles solicitudes de EERs similares al que dio plazo adicional a la adquisición en la unidad funcional 4. Este seguimiento incluye continuar alertando al Concesionario sobre la posibilidad de materialización de incumplimientos asociados a la adquisición predial.

5.2.2 Menores ingresos por disminución y elusión del pago de peajes

En primer lugar, desde la Interventoría y desde la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno se ha alertado sobre la posible materialización del riesgo comercial asociado a menores ingresos por disminución en el recaudo de peajes, en ambos casos concluyendo que los recursos previstos para mitigar la materialización de ese riesgo en el Plan de Aportes al Fondo de Contingencias son insuficientes.

Según el Plan de Aportes vigente,²⁵ el Estado cuenta con aproximadamente 126 mil millones de pesos (ctes de 2012) para compensar al Concesionario tras la materialización del riesgo. En la auditoría, la Interventoría reportó que se han adelantado ejercicios preliminares de estimación del VPIP 8, 13 y 18, concluyendo que los valores estimados se encuentran por debajo de los valores calculados en la etapa de estructuración, en más de 400 mil millones de pesos.

Por su parte, ante la posible materialización de este riesgo y al presunto déficit de recursos para mitigarlo, desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se ha solicitado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) la modificación del Plan de Aportes. Se evidenció que se busca pasar de aproximadamente 126 mil millones de pesos (ctes de 2012) a 1.3 billones de pesos (ctes de 2012).²⁶

En la auditoría se evidenció una situación que puede representar la temprana materialización del riesgo de menor recaudo debido a que en lo transcurrido de 2018 el Tránsito Promedio Diario (TPD) reportado en la única estación de peaje que se encuentra en operación, estación Cambao, ha tenido un déficit mensual superior al 50% respecto del TPD esperado. El comportamiento del tráfico en lo transcurrido de 2018 se resume en la siguiente ilustración:

²⁵ Comunicación con radicado ANI No. 20144090655562 del 31 de diciembre de 2014.

²⁶ Comunicación con radicado ANI No. 20186020149281 del 17 de mayo de 2018.

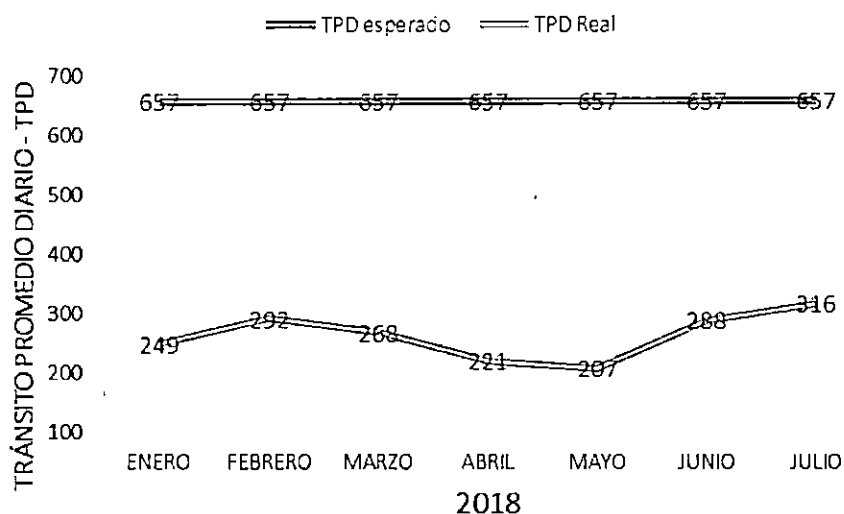


Ilustración 3. TPD real Vs. TPD esperado. Fuente: Elaboración propia a partir del informe de a mensual de auditoría de peajes de Interventoría correspondiente a julio de 2018.

En ese sentido, se recomienda a la Supervisión que a través de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se continúe con la gestión que demande la actualización del Plan de Aportes. Esto con el fin de evitar insolvencia de la Entidad ante una posible materialización del riesgo de disminución de ingresos por menor recaudo.

Por otra parte, se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración revisar y evaluar la metodología que se emplea en los estudios de factibilidad para calcular las contingencias requeridas ante la materialización de disminución de ingresos por menor recaudo ya que en la presente auditoría se evidenció que se están solicitando recursos adicionales del Estado, por más de 1 billón de pesos a lo inicialmente contemplado. Es fundamental que en la estructuración de un proyecto de APP, más si es de iniciativa pública, se lleven a cabo adecuados estudios de tráfico ya que la materialización de disminución de ingresos por menor recaudo compromete recursos de la Nación.

En segundo lugar, se evidenció que la vía existente entre La Dorada y Puerto Salgar puede generar elusión del peaje Las Brisas (UF5), una vez este último inicie operación. Con base en la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 003 de 2014, la materialización de efectos desfavorables en la obtención del VPIP generada por dicha elusión debe ser reconocida por la ANI. No obstante, en la sección 3.6 de la parte especial del mismo contrato se mencionan medidas para mitigar la materialización de ese riesgo, dentro de las que se tiene la instalación de una estación de peaje adicional si (i) la elusión de vehículos de categoría I supera el 60% del tráfico total de los vehículos de dicha categoría o (ii) si la elusión de vehículos de categoría II o superior supera el 5% del tráfico total de vehículos de dichas categorías.

Por lo anterior, se recomienda que una vez la estación de peaje Las Brisas entre en operación, la Interventoría adelante conteos del tráfico eludido con el fin de generar alertas tempranas y así preservar y proteger los recursos públicos.

5.2.3 Sobrecostos por interferencia de redes

A pesar de que en la estructuración se calculó el presupuesto de redes dentro de los estudios correspondientes a esa etapa del proyecto, por parte del Consorcio Consultoría Concesiones Viales, revisados por Fonade a través del consultor Consorcio Conceval en el marco del contrato interadministrativo 211037, y de que se contó con la aprobación de las contingencias de redes por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), en la auditoría al proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar adelantada en agosto de 2018 se evidenció, con base en la sección 3.6 del informe de Interventoría correspondiente al mes de julio de 2018 radicado en la Entidad por medio de comunicación No. 20184090811422 del 10 de agosto de 2018, que los egresos acumulados de la subcuenta Redes, han superado de manera considerable el 120% al que hace referencia la cláusula 8.2 numerales (e), (ii) de la parte general del contrato de concesión No. 003 de 2014, lo que sobrepasa las franjas de riesgos que debe asumir el privado y da lugar a que se destinen recursos del Estado para mitigar la materialización del riesgo por sobrecosto en la interferencia de redes. Con corte a abril de 2018 la Interventoría ha aprobado la ejecución de \$9,856,192,559, generando una relación entre el valor estimado y el valor ejecutado de 156.36%. Se estima que el presupuesto total ascienda a más de 34 mil millones de pesos.

Adicionalmente, los recursos aprobados para el Plan de Aportes al Fondo de Contingencias relacionados con sobrecostos en el traslado de redes son insuficientes. Estos últimos se pactaron en tan solo once millones (ctes de diciembre de 2012), lo que se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 2014409065562 del 31 de diciembre de 2014.

Actualmente, la Vicepresidencia de Riesgos y Entorno viene adelantando acercamientos ante el MHCP para que se actualice la valoración de las obligaciones contingentes de la Nación. Respecto de la materialización del riesgo asociado a redes se han propuesto aportes por aproximadamente treinta mil millones (ctes de diciembre de 2012), como se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20186020149281 del 17 de mayo de 2018. Actualmente no se cuenta con aprobación del MHCP a la actualización de la valoración mencionada; por lo tanto, en el proyecto se ha visto la necesidad, entre otras medidas, de que la ANI solicite al Concesionario consignación anticipada de fondeos a la subcuenta Redes.

Lo anterior genera la alerta al interior de la Entidad de mejorar los criterios de estimación de presupuestos de las subcuentas del patrimonio autónomo, así como la metodología empleada para valorar las obligaciones contingentes de la Nación en caso de que se superen las franjas de riesgos que debe asumir el privado en proyectos de asociación público privada (APP). Estas estimaciones son fundamentales para asegurar los recursos de un proyecto ya que cálculos lejos de la realidad, como sucedió en el proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar en el cual se estimó un valor para la subcuenta Redes de \$5365 millones (ctes de diciembre de 2012) y a la fecha se estima un presupuesto para ejecutar esa gestión de aproximadamente \$27000 millones (ctes de diciembre de

2012), puede llevar a la materialización de un riesgo de insolvencia, es decir que las partes no sean financieramente capaces de suplir las necesidades de un proyecto de APP.

5.2.4 Conclusiones sobre materialización de riesgos en el proyecto

Enseguida se consolidan las apreciaciones generales de la Oficina de Control Interno respecto de la materialización de riesgos en el proyecto:

- 1) Se advierte la posibilidad de que el Concesionario no cumpla con los tiempos que dispone para acreditar la adquisición de los predios en las unidades funcionales que a la fecha no cuentan con Acta de Terminación, principalmente en las unidades funcionales 2 y 3. En este sentido, se recomienda que la Interventoría y la Supervisión continúen con el seguimiento permanente que demanda la gestión predial del Concesionario con el fin de contar con los debidos soportes para dar respuesta a posibles solicitudes de EERs similares al que dio plazo adicional a la adquisición en la unidad funcional 4. Este seguimiento incluye continuar alertando al Concesionario sobre la posibilidad de materialización de incumplimientos asociados a la adquisición predial.
- 2) Se recomienda a la Supervisión que a través de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se continúe con la gestión que demande la actualización del Plan de Aportes. Esto con el fin de evitar insolvencia de la Entidad ante una posible materialización del riesgo de disminución de ingresos por menor recaudo.
- 3) Se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración revisar y evaluar la metodología que se emplea en los estudios de factibilidad para calcular las contingencias requeridas ante la materialización de disminución de ingresos por menor recaudo ya que en la presente auditoría se evidenció que se están solicitando recursos adicionales del Estado, por más de 1 billón de pesos a lo inicialmente contemplado. Es necesario que en la estructuración de un proyecto de APP, más si es de iniciativa pública, se lleven a cabo adecuados estudios de tráfico ya que la materialización de disminución de ingresos por menor recaudo compromete recursos de la Nación.
- 4) Se recomienda que una vez la estación de peaje Las Brisas entre en operación, la Interventoría adelante conteos del tráfico eludido con el fin de generar alertas tempranas y así preservar los recursos del Estado.
- 5) Se considera que la Vicepresidencia de Estructuración debe revisar y mejorar los criterios de estimación de los recursos de la subcuenta Redes de los patrimonios autónomos que se crean en los proyectos de asociación público privada a cargo de la Entidad, así como la metodología de valoración de obligaciones contingentes de la Nación asociadas al riesgo de sobrecosto por interferencia de redes. En la auditoría adelantada por parte de la Oficina de Control Interno al proyecto de la primera ola del programa 4G Girardot-Honda-Puerto Salgar en agosto de 2018 se evidenció que los recursos previstos para esa subcuenta, así como recursos de la Nación aprobados para mitigar la materialización del riesgo mencionada, son insuficientes para suplir las necesidades actuales del proyecto. Con corte a abril de 2018 los egresos de la subcuenta han sobrepasado el 50% respecto del valor total estimado en estructuración, \$5365 millones (ctes de diciembre de 2012). Adicionalmente, a la fecha el presupuesto proyectado, de

aproximadamente \$27000 millones (ctes de diciembre de 2012), para el traslado y/o protección de redes sobrepasa el 500% respecto de lo estimado para la subcuenta en la estructuración de la APP. Cabe mencionar que en el Plan de Aportes al Fondo de Contingencias vigente se pactaron solamente \$11 millones (ctes de diciembre de 2012) para mitigar la materialización del riesgo.

6 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED), por tercera vez, al Consorcio 4C.²⁷

Tabla 8. Resultados de calificación MED de agosto de 2018.

Componente	0-69.	70-89	90-100	Cumplimiento contractual
	Bajo	Medio	Alto	
Gestión Administrativa	-	89.36	-	11/11 (100%)
Gestión Técnica	-	85.75	-	25/25 (92%)
Gestión Financiera	-	78.59	-	23/23 (100%)
Gestión Jurídica	-	77.56	-	16/16 (100%)
Gestión de Aforo y recaudo	-	76.00	-	18/18 (100%)
Gestión Ambiental	-	82.82	-	11/11 (100%)
Gestión Social	-	80.17	-	18/18 (100%)
Gestión Predial	-	88.50	-	10/10 (100%)

Calificación ponderada:	82/100	Cumplimiento contractual:	132/132 (100%)
--------------------------------	---------------	----------------------------------	-----------------------

Se observó una interventoría que, en general, cumple con sus obligaciones contractuales y aporta valor agregado a su quehacer.

Dadas las actualizaciones que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas por la Interventoría en 2015 y 2016,²⁸ presentadas en la siguiente tabla, no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Entre otras modificaciones, en las evaluaciones previas el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70.5/100 y en la calificación del presente año con un puntaje de 75/100.

²⁷ Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 1 y 5.

²⁸ El informe de auditoría resultante de la evaluación efectuada en 2015 corresponde al memorando con radicado ANI No. 20151020051993 del 7 de mayo de 2015. Para el año 2016 corresponde al memorando con radicado ANI No. 20161020068893 del 2 de junio de 2016.

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

id	Componente	abr-15	may-16	ago-18
1	Gestión Administrativa	75.16	80.18	89.36
2	Gestión Técnica	72.10	77.17	85.75
3	Gestión Financiera	70.50	74.67	78.59
4	Gestión Jurídica	69.50	77.77	77.56
5	Gestión de Aforo y Recaudo	NA	NA	76.00
6	Gestión Ambiental	71.57	79.50	82.82
7	Gestión Social	72.32	77.17	80.17
8	Gestión Predial	NA	78.83	88.50
Calificación global		71.86	77.90	82.20

En la auditoría realizada los días 16 y 17 de agosto de 2018, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de concesión, sobre lo cual la OCI concluyó:

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

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
COMPONENTE ADMINISTRATIVO 89.36/100	
<p>1. Se cuenta con una estructura organizacional adecuada que permite identificar de manera rápida los distintos niveles de jerarquía y las relaciones que existen al interior de cada uno de los procesos del consorcio interventor. Esta estructura se encuentra debidamente soportada con las aprobaciones que la ANI ha emitido a las hojas de vida del personal de interventoría.</p> <p>2. La Interventoría ha implementado una base de datos con el inventario de los recursos físicos con los que dispone para el desarrollo de sus labores, el cual se encuentra debidamente soportado con las facturas de compra.</p> <p>3. Se ha diseñado e implementado el documento METODOLOGÍA CONFORMADA (CI.004) en el cual se detalla, entre otros, las funciones de los diferentes cargos al interior de la Interventoría. Con base en lo establecido en ese documento se llevan a cabo evaluaciones de desempeño, lo cual aporta al mejoramiento continuo de su gestión.</p> <p>4. Como parte de las herramientas de seguimiento al</p>	<p>1. Se evidenció que la Interventoría ha adelantado, adicional a capacitaciones que fomentan la seguridad y salud en el trabajo, capacitaciones de temas jurídicos y financieros. Se recomienda continuar con este tipo de ejercicios e implementar capacitaciones relacionadas con los otros componentes a los que la Interventoría hace seguimiento. Lo anterior con el fin de incorporar nuevos conocimientos que aporten a la gestión del equipo interventor.</p> <p>2. Se evidenció que la gestión documental es adecuada; no obstante, con el fin de tener acceso en línea a la documentación desde las diferentes oficinas de interventoría, facilitar la consulta y manejo de información se recomienda implementar computación en la nube.</p> <p>3. Se recomienda que en los informes mensuales de Interventoría se relacionen los números de radicado ANI de las comunicaciones que allí se referencien. Esto facilitaría la consulta por parte de los principales lectores de esa documentación (equipo de Supervisión).</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>proyecto, la Interventoría ha creado e implementado un archivo compatible con Google Earth que permite visualizar el impacto de la infraestructura vial diseñada por el Concesionario, al superponer el diseño geométrico sobre las fotografías satelitales disponibles en la zona del proyecto.</p>	<p>4. Se recomienda mantener la oportunidad en la entrega de los informes de Interventoría, más aún en los informes de verificación de terminación de unidades funcionales, fundamentales para suscribir las Actas de Terminación correspondientes.</p>
<p>COMPONENTE TÉCNICO 85.75/100</p>	
<p>1. La Interventoría ha diseñado e implementado una matriz de seguimiento a los estudios y diseños que presenta el Concesionario. Esta herramienta guarda el registro histórico de las diferentes versiones, así como las observaciones y no objeciones adelantadas por la Interventoría.</p> <p>2. La Interventoría adelanta y presenta a la Entidad informes semanales de seguimiento al proyecto. Allí describe situaciones relevantes y actividades pendientes asociadas a cada una de las áreas a las que ejerce control.</p> <p>3. Se evidenció que la Interventoría adicional a adelantar ensayos de verificación, con la Universidad de Ibagué, a las especificaciones técnicas de los materiales que utiliza el Concesionario en la ejecución de las obras, cuenta con laboratorio propio en la oficina satelital de Honda.</p> <p>4. La Interventoría ha diseñado un formato de inspección a la disponibilidad de equipos de atención al usuario y de puestos de control de la Policía de Carreteras (POLCA) el cual implementa cuando se tienen puentes festivos. Asimismo, guarda la trazabilidad de la validación previa a los planes de contingencia que se lleva a cabo con el Concesionario y POLCA.</p> <p>5. La Interventoría adelanta recorridos de inspección nocturna evaluando, entre otros, aspectos relacionados con la iluminación para el acopio de materiales, disponibilidad de elementos luminosos como parte de los EPPs de los auxiliares de tráfico del Concesionario y cumplimiento de la implementación de Planes de Manejo de Tránsito. A partir de este</p>	<p>1. Se evidenció que la Interventoría cuenta con registro fílmico de la ejecución de obras que adelanta el Concesionario y que ha creado un espacio en <i>youtube</i> para mostrar estos avances. Con el fin de fomentar el control social al proyecto, se recomienda compartir este registro fílmico con el Observatorio de Transparencia y Anticorrupción, quien ha gestionado la convocatoria nacional para visibilizar los resultados de las interventorías a obras viales mediante el programa Rodando La Vía (http://www.anticorruccion.gov.co/Paginas/rodando-la-via.aspx)</p> <p>2. Se recomienda mantener la gestión de seguimiento a la construcción y funcionalidad de infraestructura para la operación del proyecto (Centro de Control de Operaciones-CCO, estaciones de peaje, básculas, postes SOS y áreas de servicio, entre otros) generando las alertas correspondientes ante un eventual incumplimiento de la programación de obras, teniendo en cuenta que la etapa de construcción finaliza en octubre de 2018 acorde a la sección 5.2 de la parte especial del contrato de concesión.</p> <p>3. Se debe ajustar la frecuencia de medición y cálculo de indicadores que según el Apéndice Técnico 4 del contrato de concesión No. 003 de 2018 debe ser semestral, tales como IRI, coeficiente de fricción transversal, textura, ahuellamiento y retroreflectividad de la señalización horizontal y vertical del pavimento, tanto en la unidad funcional 4 como en las unidades funcionales 1 y 2, las cuales a pesar de no contar con Acta de Terminación se encuentran en etapa de operación y mantenimiento</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>ejercicio de verificación se generan alertas al Concesionario que aportan a la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura vial del proyecto.</p> <p>6. Se evidenció que la Interventoría ha adelantado simulacros de atención de emergencias con el fin de generar alertas tempranas para el cumplimiento de los niveles de servicio asociados a ese tipo de eventos (indicadores O4 y O5). Lo anterior se puede evidenciar mediante la comunicación con radicado ANI No. 20184090771632 del 31 de julio de 2018.</p>	<p>acorde a la consideración No. 9 de las Actas de Terminación Parciales correspondientes. Lo anterior debido a que se evidenció que en agosto de 2018 se están adelantando esta medición de indicadores a pesar de que las últimas se hicieron en diciembre de 2017.</p> <p>4. Con el fin de dar cumplimiento al Plan de Acción de auditorías de seguridad vial de la Interventoría (comunicación con radicado ANI No. 20154090057302 del 3 de febrero de 2015), se recomienda llevar a cabo la segunda auditoría antes de finalizar el plazo previsto para la fase de construcción, octubre de 2018 según la sección 5.2 de la parte especial del contrato de Concesión.</p> <p>5. Se recomienda continuar con el apoyo que requiera la ANI para la suscripción de las Actas de Terminación de las unidades funcionales 1 y 2, así como continuar adelantando ejercicios de verificación al cumplimiento de los requisitos para la suscripción de las actas correspondientes para las unidades funcionales 3 y 5.</p> <p>6. Se recomienda mantener el seguimiento al cumplimiento de especificaciones técnicas tras la posible modificación de diseños en sectores puntuales del proyecto, tales como en la intersección Norcasia, sector aledaño a la planta de tratamiento de agua ubicada en el K30 en la Vereda el Porvenir (Guataquí) y variante Vicon.</p> <p>7. A manera de buena práctica se podría generar una base de datos con el inventario y seguimiento a los sitios con inestabilidad geotécnica identificados en el proyecto. Esta base de datos podría adicionarse a la que actualmente alimenta la Interventoría mediante el uso de sistemas de información geográfica (SIG).</p>
COMPONENTE FINANCIERO 78.59/100	
<p>1. La Interventoría ha adelantado proyecciones asociadas al comportamiento del recaudo en el proyecto, alertando a la Entidad sobre la posibilidad de materialización del riesgo comercial asociado a</p>	<p>1. Se recomienda seguimiento a la entrega oportuna de los estados financieros auditados del Concesionario y del Patrimonio Autónomo correspondientes al primer semestre de 2018.</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>menores ingresos por disminución del recaudo de peajes, el cual es un riesgo asignado al público. Dentro de estos análisis se ha observado la posible insuficiencia de recursos disponibles en el Fondo de Contingencias para mitigar el riesgo. Por lo anterior, se recomienda continuar con este tipo de ejercicios y actualizar las proyecciones una vez las tres estaciones de peaje del proyecto se encuentren en operación y así generar, de presentarse, las alertas correspondientes a la Entidad.</p> <p>2. La Interventoría genera alertas al Concesionario sobre la gestión de la fiduciaria, principalmente en lo referente a pagos asociados a la gestión predial. Asimismo, se evidenció que en 2016 adelantó un ejercicio de verificación (entrevista) con la fiduciaria de ese entonces asociado a los procedimientos para generar desembolsos. Es recomendable continuar con este tipo de verificaciones, teniendo en cuenta la rotación de personal que puede existir al interior de la Fiducia.</p>	<p>Asimismo, una vez recibidos, estos se deben analizar y generar, en caso de ser pertinente, las alertas correspondientes a la Entidad.</p> <p>2. Se recomienda llevar a cabo muestreos de verificación en campo del inventario de activos que el Concesionario presenta anualmente, lo cual se podría llevar a cabo mediante un trabajo en conjunto con la subdirección técnica de Interventoría.</p> <p>3. Se recomienda continuar con el seguimiento y apoyo a la Entidad en las acciones que demande la materialización del riesgo asociado a sobrecostos por interferencia de redes.</p> <p>4. Se recomienda que, con la cooperación del área predial de la Interventoría, se continúen adelantando mesas de trabajo con el Concesionario para reducir y eliminar los reprocesos que se han presentado en la validación de desembolsos de la subcuenta de predios.</p> <p>5. Se recomienda adelantar la gestión que demande las retribuciones correspondientes a la UF4 que no se han ejecutado debido a la controversia entre el Concesionario y la Interventoría con relación a la medición del indicador O5, teniendo en cuenta que en agosto de 2018 la ANI dio su posición al respecto.</p>
COMPONENTE JURÍDICO 77.56/100	
<p>1. La Interventoría ha diseñado una matriz de seguimiento a las obligaciones contractuales del Concesionario en la etapa de construcción, la cual ha venido diligenciando y actualizando desde noviembre de 2015, momento del tiempo en el que se suscribió el Acta de Inicio de esa fase del proyecto.</p> <p>2. Como medida de autocontrol, independiente a la matriz de riesgos del proyecto, se lleva a cabo seguimiento a una matriz de riesgos del contrato de Interventoría No. 145 de 2014.</p> <p>3. Dentro de los informes mensuales de Interventoría se cuenta con una sección asociada a la gestión adelantada para el cumplimiento de la Política de</p>	<p>1. Se recomienda continuar con la gestión que demande la solución a las actuales controversias con el Concesionario, tales como: el reconocimiento económico que solicita el Concesionario asociado al consumo de energía del alumbrado público, la atención a las intervenciones en las glorietas Purnio y Norcasia con los recursos disponibles en la subcuenta Redes y las situaciones que el Concesionario ha solicitado sean reconocidas como eventos eximentes de responsabilidad, sobre las cuales, a la fecha, la ANI no ha declarado su aprobación o negación.</p> <p>2. Se debe continuar con la gestión que requiere solucionar a la mayor brevedad la controversia entre la Interventoría y la ANI con relación a la aprobación</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>Prevención del Daño Antijurídico emitida por la Entidad mediante Resolución No. 0880 del 29 de junio de 2017.</p>	<p>de la actualización de los amparos de las Garantías de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil Extracontractual del contrato de interventoría No. 145 de 2014 para el periodo octubre 2017 – octubre 2018.</p>
<p>COMPONENTE DE AFOROS Y RECAUDO 76.00/100</p>	
<p>1. Mensualmente, en los informes de auditoría de peajes, la Interventoría presenta el comparativo del TPD esperado Vs. el TPD real en el peaje Cambao. Este ejercicio, con corte a julio de 2018, permite alertar a la ANI sobre la posible materialización del riesgo comercial asociado al menor ingreso por recaudo de peajes, el cual está asignado a la Entidad. Con base en los reportes de la Interventoría del comportamiento del tráfico en el peaje Cambao para el año en curso se evidenció que mensualmente se ha presentado un déficit superior al 50%.</p>	<p>1. Se recomienda mantener al día los formatos de informe de consignaciones diarias de interventoría. En la visita al peaje Cambao del 16 de agosto de 2018 se evidenció que la información estaba actualizada hasta la mañana del 19 de julio de 2018. A pesar de que esa información del recaudo se actualiza mensualmente en el formato SIAC 7, es necesario que la documentación que lo soporta se encuentre debidamente actualizada y sincronizada con lo reportado por el Concesionario.</p> <p>2. La Interventoría debe asegurar la disponibilidad de acceso en tiempo real, desde sus oficinas y desde la ANI, a sus equipos de video en las estaciones de peaje y de pesaje del proyecto con el fin de dar cabal cumplimiento a las funciones administrativas y de aforos y recaudo definidas en la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo de su contrato.</p> <p>3. Se recomienda que en los informes de auditoría de peajes se presenten análisis del comportamiento del tráfico real y que la sección referente a “Comunicaciones” se complemente con las acciones correctivas implementadas por el Concesionario.</p> <p>4. Se recomienda que una vez la estación de peaje Las Brisas entre en operación, la Interventoría adelante conteos, con la respectiva categorización, del tráfico que elude dicha estación mediante la vía actual entre Honda y La Dorada, esto con el fin de alertar a la Entidad sobre la posible materialización del riesgo comercial asociado a menores ingresos por elusión de peajes, el cual se encuentra asignado al público.</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
COMPONENTE AMBIENTAL 82.82/100	
<p>1. Tras un trabajo en conjunto con el Concesionario y la Supervisión se han definido precios unitarios para las actividades de compensación requeridas por las autoridades ambientales, lo cual ha permitido tener certeza de los recursos económicos que demandan las compensaciones ambientales en el proyecto y comparar esta cantidad con lo disponible en la subcuenta de compensaciones ambientales. Con corte al 30 de junio de 2018 se tuvo un presupuesto proyectado de, aproximadamente, \$9,300 millones contra recursos disponibles en la subcuenta de, aproximadamente, \$14,700 millones. A 30 de junio de 2018 se han utilizado, aproximadamente, \$523 millones.</p> <p>2. La Interventoría ha adelantado un instructivo para el manejo de los recursos derivados de la subcuenta de compensaciones ambientales que se destinen al Plan de Reasentamiento enmarcado en la Resolución 1684 de 2015 para la UF 5, el cual es aplicado por el Concesionario y la Fiduciaria (Ver comunicación con radicado ANI No. 20174090643092 del 16 de junio de 2017).</p> <p>3. Por parte de la Interventoría se adelantan acciones que benefician al medio ambiente. Por ejemplo, en la auditoría se evidenció que la Interventoría adelantó una capacitación de concientización hacia la protección de recursos naturales en la Institución Educativa de la Vereda el Topacio (Flandes, Tolima), enfocada en arborización.</p>	<p>1. Se recomienda continuar con el acompañamiento ambiental que requiere la ANI para dar respuesta a la solicitud del EER notificada por el Concesionario en julio de 2018 relacionada con la cesión parcial de la licencia ambiental (Resolución No. 331 del 4 de abril de 2014) para la construcción de la glorieta del costado occidental del nuevo puente de Honda, en ejecución por parte del INVIAS.</p> <p>2. Se recomienda continuar con el seguimiento a los trámites ambientales pendientes del Concesionario que requieren de concepto por parte de corporaciones ambientales regionales y otras autoridades ambientales.</p> <p>3. A pesar de que se cuente con un cronograma anual de seguimiento a las actividades ambientales del Concesionario, el cual se ajusta con el paso del tiempo, se recomienda presentar a la Entidad trimestralmente cronogramas de seguimiento a la gestión ambiental del Concesionario con el fin de dar cabal cumplimiento a las obligaciones ambientales de interventoría definidas en la Metodología y Plan de Cargas de trabajo del contrato No. 145 de 2014.</p> <p>4. Se recomienda incluir en los informes mensuales de Interventoría un análisis a los resultados de laboratorio que ejecute el Concesionario a la calidad de aire, agua y ruido en la zona del proyecto y, de ser pertinente, generar las alertas correspondientes.</p>
COMPONENTE SOCIAL 80.17/100	
<p>1. Se evidenció que la Interventoría ha ejecutado proyectos de responsabilidad social empresarial dirigidos al beneficio de la comunidad afectada por el proyecto, los cuales se enmarcan en tres líneas de trabajo: 1) salud, 2) cultura y recreación, y 3) educación. Por ejemplo, en el primer semestre de 2018 se han adelantado talleres educativos sobre el reciclaje en la institución educativa de Puerto Bogotá (Guaduas), sede Camilo Torres. Las generalidades de</p>	<p>1. Al considerar la comunicación de la DIAN con radicado ANI No. 20184090843212 del 17 de agosto de 2018 en la cual se definió que la retención aplicable por compensaciones socioeconómicas de la Resolución INCO 545 de 2008 aplica para indemnizaciones por lucro cesante, se debe, con el Concesionario, explicar a la Fiduciaria en qué casos se debe hacer la retención. Asimismo, se debe</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>este plan de responsabilidad social se encuentran disponibles en el sitio web de Interventoría: http://www.interventoriaconsorcio4c.com/programa-de-responsabilidad-social/</p> <p>2. La calidad y contenido de la página web de Interventoría, así como el seguimiento que esta lleva a cabo a la página web del Concesionario (http://www.altomagdalena.com.co/) fomentan la aplicabilidad de la Ley de Transparencia y del derecho al acceso a la información pública (1712 de 2014).</p>	<p>fomentar su socialización con el fin de mantener una comunicación transparente con la ciudadanía ya que en la auditoría se evidenció el registro de PQRs relacionadas con esta situación.</p> <p>2. Se recomienda seguimiento a la actualización de la estimación del plan de compensaciones socioeconómicas ya que, entre otros, se evidenció que ésta se debe ajustar a partir de la solución definitiva que se implemente en la glorieta de Norcasia, lo cual requiere acompañamiento permanente del área técnica y predial de la Interventoría.</p>
COMPONENTE PREDIAL 88.50/100	
<p>1. La Interventoría ha diseñado e implementado un proceso de seguimiento a la adquisición predial del Concesionario que se fundamenta en el uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG), el cual, adicional a contar con una base de datos permanentemente actualizada, permite visualizar geográficamente la situación predial de las diferentes unidades funcionales del proyecto. Entre otras ventajas, este procedimiento permite que la Interventoría esté en la capacidad de generar de manera eficiente estadísticas, reportes y planos que ilustren el estado de la adquisición predial, así como alertas al Concesionario relacionadas con la gestión predial.</p>	<p>1. Se recomienda continuar con el control que se ha venido implementado a la gestión predial que adelanta el Concesionario, lo que incluye la generación de alertas y almacenamiento de la documentación que evidencie un adecuado seguimiento a esa gestión, teniendo en cuenta que en el proyecto se ha materializado el riesgo, asignado al privado, relacionado con demoras en la disponibilidad de predios.</p> <p>2. Se recomienda continuar con el seguimiento que demande la posible adquisición de predios adicionales por cambios en los diseños, tal como el correspondiente a la planta de tratamiento de agua ubicada en el K30 en la Vereda el Porvenir (Guataquí), teniendo en cuenta que esta situación puede afectar los recursos de la subcuenta de predios, lo cual, de materializarse, debe ser tratado en conjunto con las áreas financiera y social de la Interventoría.</p>

7 VERIFICACION DE ACCIONES ANTE SOLICITUDES DE ENTES DE CONTROL

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la verificación de las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado se evidenció que entre junio de 2017 y julio de 2018, la Contraloría General de la República solamente ha hecho un requerimiento específico asociado a la concesión No. 003 de 2014, relacionado con presuntas afectaciones en los municipios de la zona del proyecto. Se evidenció que en este periodo



de tiempo ese ente de control ha hecho solicitudes relacionados con aspectos generales del programa 4G. Por parte de la Defensoría del Pueblo no se evidenciaron solicitudes. Respecto de la Procuraduría General de la Nación se evidenció el traslado por competencia a la ANI de una queja en la que se informa de presuntas afectaciones generadas en los accesos en el sector del K23 de la vía Nariño-Guataquí. El detalle de los requerimientos mencionados se muestra en el Anexo 2.

Por otra parte, no se evidenciaron antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional ya que el proyecto no tiene hallazgos señalados por la Contraloría General de la República. Tampoco se evidenciaron pendientes en el Plan de Mejoramiento por Procesos debido a que el proyecto no cuenta con no conformidades vigentes señaladas en las auditorías técnica ejecutadas por la Oficina de Control Interno en 2015 y 2016.²⁹

8 CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI, el 24 de agosto de 2018 mediante correo electrónico se comunicaron, a la Interventoría, Supervisión y a la Vicepresidencia de Estructuración, las conclusiones del proceso de auditoría, dando la oportunidad de exponer su posición al respecto de manera soportada hasta el 29 de agosto de 2018.³⁰

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

8.1 No Conformidades

La no conformidad presentada a continuación debe atenderse de manera inmediata para prevenir situaciones que pueden impactar negativamente futuros proyectos de APP a cargo de la Entidad.

En este sentido, el responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para lo cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación del plan de mejoramiento se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del presente informe. Este plan debe ser remitidos al correo electrónico dsaenz@ani.gov.co, para su revisión y formalización.

²⁹ El informe de auditoría resultante de la evaluación efectuada en 2015 corresponde al memorando con radicado ANI No. 20151020051993 del 7 de mayo de 2015. Para el año 2016 corresponde al memorando con radicado ANI No. 20161020068893 del 2 de junio de 2016.

³⁰ El detalle de las fechas y actividades de ejecución de la auditoría se presentan en el Anexo 4.



8.1.1 Para la Vicepresidencia de Estructuración

- 1) La Vicepresidencia de Estructuración debe revisar y mejorar los criterios de estimación de los recursos de la subcuenta Redes de los patrimonios autónomos que se crean en los proyectos de asociación público privada a cargo de la Entidad, así como la metodología de valoración de obligaciones contingentes de la Nación asociadas al riesgo de sobrecosto por interferencia de redes. En la auditoría adelantada por parte de la Oficina de Control Interno al proyecto de la primera ola del programa 4G Girardot-Honda-Puerto Salgar en agosto de 2018 se evidenció que los recursos previstos para esa subcuenta, así como recursos de la Nación aprobados para mitigar la materialización del riesgo mencionada, son insuficientes para suplir las necesidades actuales del proyecto. Con corte a abril de 2018 los egresos de la subcuenta han sobrepasado el 50% respecto del valor total estimado en estructuración, \$5,365 millones (ctes de diciembre de 2012). Adicionalmente, a la fecha el presupuesto proyectado, de aproximadamente \$27,000 millones (ctes de diciembre de 2012), para el traslado y/o protección de redes sobrepasa el 500% respecto de lo estimado para la subcuenta en la estructuración de la APP. Cabe mencionar que en el Plan de Aportes al Fondo de Contingencias vigente se pactaron solamente \$11 millones (ctes de diciembre de 2012) para mitigar la materialización del riesgo.

8.2 Recomendaciones

8.2.1 Para la Interventoría

- 1) El cumplimiento del plan de obras requiere de rendimientos de ejecución que no se han evidenciado a lo largo de la etapa de construcción del proyecto; por ende, se debe solicitar al Concesionario la implementación de acciones contingentes. Se alerta que las unidades funcionales con mayor riesgo de no culminar dentro del plazo contractual son las 3 y 5.
- 2) Se evidenció que la Interventoría ha adelantado, adicional a capacitaciones que fomentan la seguridad y salud en el trabajo, capacitaciones de temas jurídicos y financieros. Se recomienda continuar con este tipo de ejercicios e implementar capacitaciones relacionadas con los otros componentes a los que la Interventoría hace seguimiento. Lo anterior con el fin de incorporar nuevos conocimientos que aporten a la gestión del equipo interventor.
- 3) Se evidenció que la gestión documental es adecuada; no obstante, con el fin de tener acceso en línea a la documentación desde las diferentes oficinas de interventoría, facilitar la consulta y manejo de información se recomienda implementar computación en la nube.
- 4) Se recomienda que en los informes mensuales de Interventoría se relacionen los números de radicado ANI de las comunicaciones que allí se referencien. Esto facilitaría la consulta por parte de los principales lectores de esa documentación (equipo de Supervisión).
- 5) Se recomienda oportunidad en la entrega de los informes de verificación al cumplimiento de los pendientes que se deriven tras la suscripción de las Actas de Terminación de las unidades funcionales del proyecto ya que se evidenció, para el caso de la UF4, que la Interventoría entregó el producto el 21 de agosto de 2018 mediante comunicación con radicado ANI No.



20184090846812 a pesar de que el plazo para cumplir con esa obligación venció el 3 de agosto de 2018.

- 6) Se evidenció que la Interventoría cuenta con registro fílmico de la ejecución de obras que adelanta el Concesionario y que ha creado un espacio en youtube para mostrar estos avances. Con el fin de fomentar el control social al proyecto, se recomienda compartir este registro fílmico con el Observatorio de Transparencia y Anticorrupción, quien ha gestionado la convocatoria nacional para visibilizar los resultados de las interventorías a obras viales mediante el programa Rodando La Vía (<http://www.anticorruccion.gov.co/Paginas/rodando-la-via.aspx>)
- 7) Se recomienda mantener la gestión de seguimiento a la construcción y funcionalidad de infraestructura para la operación del proyecto (Centro de Control de Operaciones-CCO, estaciones de peaje, básculas, postes SOS y áreas de servicio, entre otros) generando las alertas correspondientes ante un eventual incumplimiento de la programación de obras, teniendo en cuenta que la etapa de construcción finaliza en octubre de 2018 acorde a la sección 5.2 de la parte especial del contrato de concesión.
- 8) Se debe ajustar la frecuencia de medición y cálculo de indicadores que según el Apéndice Técnico 4 del contrato de concesión No. 003 de 2018 debe ser semestral, tales como IRI, coeficiente de fricción transversal, textura, ahuellamiento y retroreflectividad de la señalización horizontal y vertical del pavimento tanto en la unidad funcional 4 como en las unidades funcionales 1 y 2, las cuales a pesar de no contar con Acta de Terminación se encuentran en etapa de operación y mantenimiento acorde a la consideración No. 9 de las Actas de Terminación Parciales correspondientes. Lo anterior debido a que se evidenció que en agosto de 2018 se están adelantando esta medición de indicadores a pesar de que las últimas se hicieron en diciembre de 2017.
- 9) Con el fin de dar cumplimiento al Plan de Acción de auditorías de seguridad vial de la Interventoría (comunicación con radicado ANI No. 20154090057302 del 3 de febrero de 2015), se recomienda llevar a cabo la segunda auditoría antes de finalizar el plazo previsto para la fase de construcción, octubre de 2018 según la sección 5.2 de la parte especial del contrato de Concesión.
- 10) Se recomienda continuar con el apoyo que requiera la ANI para la suscripción de las Actas de Terminación de las unidades funcionales 1 y 2, así como continuar adelantando ejercicios de verificación al cumplimiento de los requisitos para la suscripción de las actas correspondientes para las unidades funcionales 3 y 5.
- 11) Se recomienda mantener el seguimiento al cumplimiento de especificaciones técnicas tras la posible modificación de diseños en sectores puntuales del proyecto, tales como en la intersección Norcasia, sector aledaño a la planta de tratamiento de agua ubicada en el K30 en la Vereda el Porvenir (Guataquí) y variante Vicon.
- 12) A manera de buena práctica se podría generar una base de datos con el inventario y seguimiento a los sitios con inestabilidad geotécnica identificados en el proyecto. Esta base de



datos podría adicionarse a la que actualmente alimenta la Interventoría mediante el uso de sistemas de información geográfica (SIG).

- 13) Se recomienda seguimiento a la entrega oportuna de los estados financieros auditados del Concesionario y del Patrimonio Autónomo correspondientes al primer semestre de 2018. Asimismo, una vez recibidos, estos se deben analizar y generar, en caso de ser pertinente, las alertas correspondientes a la Entidad.
- 14) Se recomienda llevar a cabo muestreos de verificación en campo del inventario de activos que el Concesionario presenta anualmente, lo cual se podría llevar a cabo mediante un trabajo en conjunto con la subdirección técnica de Interventoría.
- 15) Se recomienda continuar con el seguimiento y apoyo a la Entidad en las acciones que demande la materialización del riesgo asociado a sobrecostos por interferencia de redes.
- 16) Se recomienda que, con la cooperación del área predial de la Interventoría, se continúen adelantando mesas de trabajo con el Concesionario para reducir y eliminar los reprocesos que se han presentado en la validación de desembolsos de la subcuenta de predios.
- 17) Se recomienda adelantar la gestión que demande las retribuciones correspondientes a la UF4 que no se han ejecutado debido a la controversia entre el Concesionario y la Interventoría con relación a la medición del indicador O5, teniendo en cuenta que en agosto de 2018 la ANI dio su posición al respecto.
- 18) Se recomienda continuar con la gestión que demande la solución a las actuales controversias con el Concesionario, tales como: el reconocimiento económico que solicita el Concesionario asociado al consumo de energía del alumbrado público, la atención a las intervenciones en las glorietas Purnio y Norcasia con los recursos disponibles en la subcuenta de redes y las situaciones que el Concesionario ha solicitado sean reconocidas como eventos eximentes de responsabilidad, sobre las cuales, a la fecha, la ANI no ha declarado su aprobación o negación.
- 19) Se recomienda mantener al día los formatos de informe de consignaciones diarias de interventoría. En la visita al peaje Cambao del 16 de agosto de 2018 se evidenció que la información estaba actualizada hasta la mañana del 19 de julio de 2018. A pesar de que esa información del recaudo se actualiza mensualmente en el formato SIAC 7, es necesario que la documentación que lo soporta se encuentre debidamente actualizada y sincronizada con lo reportado por el Concesionario.
- 20) La Interventoría debe asegurar la disponibilidad de acceso en tiempo real, desde sus oficinas y desde la ANI, a sus equipos de video en las estaciones de peaje y de pesaje del proyecto con el fin de dar cabal cumplimiento a las funciones administrativas y de aforos y recaudo definidas en la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo de su contrato.
- 21) Se recomienda que en los informes de auditoría de peajes se presenten análisis del comportamiento del tráfico real y que la sección referente a "Comunicaciones" se complemente con las acciones correctivas implementadas por el Concesionario.



- 22) Se recomienda que una vez la estación de peaje Las Brisas entre en operación, la Interventoría adelante conteos, con la respectiva categorización, del tráfico que elude dicha estación mediante la vía actual entre Honda y La Dorada, esto con el fin de alertar a la Entidad sobre la posible materialización del riesgo comercial asociado a menores ingresos por elusión de peajes, el cual se encuentra asignado al público.
- 23) Se recomienda continuar con el acompañamiento ambiental que requiere la ANI para dar respuesta a la solicitud del EER notificada por el Concesionario en julio de 2018 relacionada con la cesión parcial de la licencia ambiental (Resolución No. 331 del 4 de abril de 2014) para la construcción de la glorieta del costado occidental del nuevo puente de Honda, en ejecución por parte del INVIAS.
- 24) Se recomienda continuar con el seguimiento a los trámites ambientales pendientes del Concesionario que requieren de concepto por parte de corporaciones ambientales regionales y otras autoridades ambientales.
- 25) A pesar de que se cuente con un cronograma anual de seguimiento a las actividades ambientales del Concesionario, el cual se ajusta con el paso del tiempo, se recomienda presentar a la Entidad trimestralmente cronogramas de seguimiento a la gestión ambiental del Concesionario con el fin de dar cabal cumplimiento a las obligaciones ambientales de interventoría definidas en la Metodología y Plan de Cargas de trabajo del contrato No. 145 de 2014.
- 26) Se recomienda incluir en los informes mensuales de Interventoría un análisis a los resultados de laboratorio que ejecute el Concesionario a la calidad de aire, agua y ruido en la zona del proyecto y, de ser pertinente, generar las alertas correspondientes.
- 27) Al considerar la comunicación de la DIAN con radicado ANI No. 20184090843212 del 17 de agosto de 2018 en la cual se definió que la retención aplicable por compensaciones socioeconómicas de la Resolución INCO 545 de 2008 aplica para indemnizaciones por lucro cesante, se debe, con el Concesionario, explicar a la Fiduciaria en qué casos se debe hacer la retención. Asimismo, se debe fomentar su socialización con el fin de mantener una comunicación transparente con la ciudadanía ya que en la auditoría se evidenció el registro de PQRs relacionadas con esta situación.
- 28) Se recomienda seguimiento a la actualización de la estimación del plan de compensaciones socioeconómicas ya que, entre otros, se evidenció que ésta se debe ajustar a partir de la solución definitiva que se implemente en la glorieta de Norcasia, lo cual requiere acompañamiento permanente del área técnica y predial de la Interventoría.
- 29) Se recomienda continuar con el control que se ha venido implementado a la gestión predial que adelanta el Concesionario, lo que incluye la generación de alertas y almacenamiento de la documentación que evidencie un adecuado seguimiento a esa gestión, teniendo en cuenta que en el proyecto se ha materializado el riesgo, asignado al privado, relacionado con demoras en la disponibilidad de predios.



- 30) Se recomienda continuar con el seguimiento que demande la posible adquisición de predios adicionales por cambios en los diseños, tal como el correspondiente a la planta de tratamiento de agua ubicada en el K30 en la Vereda el Porvenir (Guataquí), teniendo en cuenta que esta situación puede afectar los recursos de la subcuenta de predios, lo cual, de materializarse, debe ser tratado en conjunto con las áreas financiera y social de la Interventoría.
- 31) Se debe continuar con la gestión que requiere solucionar a la mayor brevedad la controversia entre la Interventoría y la ANI con relación a la aprobación de la actualización de los amparos de las Garantías de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil Extracontractual del contrato de interventoría No. 145 de 2014 para el periodo octubre 2017 – octubre 2018.

8.2.2 Para la Supervisión

- 1) En caso de que no se cumpla con el plazo previsto para la fase preoperativa, que incluye la preconstrucción y la construcción, desde la Supervisión se deben liderar acciones para que no se afecten las condiciones previstas contractualmente para la operación y mantenimiento de la concesión.
- 2) A partir de lo evidenciado al verificar información en las diferentes herramientas de seguimiento a proyectos de la ANI, tales como Project online y Sherlock, se recomienda compartir los resultados de estos ejercicios al interior de la Entidad. Debido a la multiplicidad de instrumentos, que en caso de ser diligenciados y actualizados por diferentes actores, se podría llegar a reportar diferentes avances en cada uno de ellos y que la ANI no cuente con una fuente de información del todo confiable.
- 3) Se recomienda socializar con la Vicepresidencia de Estructuración las situaciones susceptibles de mejora identificadas en el contrato de concesión con el fin de aportar a futuros proyectos de APP a cargo de la Entidad. Se han identificado, entre otras situaciones:
 - Flexibilidad del Concesionario para modificar el plan de obras, el cual, a la fecha, para el presente proyecto, ha tenido seis modificaciones.
 - Cumplimiento de las especificaciones técnicas colombianas. Se identificó que el contrato de concesión acepta un Índice de Rugosidad Internacional (IRI) puntual de 3.5 mm/m y medio de 3.0 mm/m; no obstante, según el Artículo 13 de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, la red Nacional de carreteras debe tener una rugosidad máxima de 2.5 mm/m.
 - Según el Apéndice Técnico 6 del contrato de concesión, los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) deben ser remitidos a la Interventoría y a la ANI después de que el Concesionario los presenta a la autoridad ambiental. Este ejercicio debería ser inverso con el fin de dar la oportunidad a la Interventoría y a la Entidad de dar sus conceptos al respecto, previo a la presentación formal.
- 4) Se recomienda liderar acciones para que la Fiduciaria aplique únicamente la retención por compensaciones socioeconómicas de la Resolución INCO 545 de 2008 cuando se presenten indemnizaciones por lucro cesante, acorde a la comunicación de la DIAN con radicado ANI No.



20184090843212 del 17 de agosto de 2018. La situación descrita no solo se presenta en el proyecto de concesión Honda – Puerto Salgar-Girardot, también aplica para todos los proyectos a cargo de la ANI en los que se estén destinando recursos para compensaciones socioeconómicas; por lo tanto, se recomienda socializar la decisión de la DIAN al interior de la Entidad para que la retención sea aplicada correctamente por las diferentes fiduciarias. Asimismo, en las socializaciones que tengan participación de la ANI se debe dar a conocer la aplicación de esa retención con el fin de tener una comunicación transparente con el ciudadano.

- 5) Se recomienda actuar oportunamente ante la solicitud de la Interventoría, hecha en agosto de 2018, de no objeción para el otorgamiento de un plazo de cura equivalente a 40 días calendario para el cumplimiento a cabalidad de las especificaciones técnicas en la unidad funcional 4, teniendo que se venció el plazo del Concesionario para subsanar los pendientes indicados en el Acta de Terminación de esa unidad funcional.
- 6) Se recomienda continuar adelantando de manera oportuna la gestión que demanda la suscripción de las Actas de Terminación de las unidades funcionales 1 y 2 ya que no se ha dado inicio al plazo de 180 días para que el Concesionario atienda los pendientes que inicialmente se identificaron en enero de 2018 tras la suscripción de las Actas de Terminación Parcial de esas unidades funcionales.
- 7) Se recomienda continuar con la gestión interdisciplinaria que requiere la posición de la Entidad ante las notificaciones del Concesionario referentes a presuntos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), teniendo bajo consideración que su aceptación afecta las condiciones inicialmente previstas para la ejecución del contrato de concesión.
- 8) Se recomienda continuar con la gestión que demanda el seguimiento y control a los movimientos que el Concesionario realiza al interior de las subcuentas del patrimonio autónomo. Entre otros, en octubre de 2018 se deben asegurar los aportes anuales a las subcuentas de Soporte Contractual y MASC. Asimismo, se recomienda continuar con el monitoreo y seguimiento permanente que requieren los recursos de la subcuenta Redes, teniendo en cuenta que en el proyecto se materializó el riesgo asociado a sobrecostos por interferencia de redes, y seguimiento permanente a la validación que requieran los desembolsos de la subcuenta predial, teniendo en cuenta las inconsistencias que se han presentado entre los reportes de la fiducia y los soportes correspondientes del Concesionario.
- 9) Se recomienda evaluar el procedimiento implementado para la emisión de resoluciones de expropiación definidas en el Artículo 21 de la Ley 9 de 1989 ya que se evidenció que en el presente proyecto el Concesionario ha solicitado la declaratoria de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) como consecuencia de presuntas entregas inoportunas de estas resoluciones por parte de la ANI. Se debe tener en cuenta que, a pesar de que el riesgo se encuentra asignado al Concesionario, se han materializado demoras derivadas de la gestión predial que podrían llegar a afectar la ejecución del contrato de concesión. Los resultados de este ejercicio se podrían compartir al interior de la Entidad para definir criterios y/o lineamientos a tener en cuenta en el análisis de eventos eximentes de responsabilidad.



- 10) Se debe continuar con la gestión, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), que requiere la modificación del Plan de Aportes al Fondo de Contingencias del proyecto teniendo en cuenta la materialización de sobrecostos por traslado de redes y la posible materialización del riesgo comercial como consecuencia de menores ingresos por disminución del recaudo de peajes. Las lecciones aprendidas tras la materialización de riesgos se deben compartir con la Vicepresidencia de Estructuración ya que de esta manera se puede aportar a futuros proyectos de APP a cargo de la ANI.
- 11) Se debe dar atención oportuna a la solicitud de Interventoría recibida el 9 de julio de 2018 mediante comunicación radicado ANI No. 20184090676832 referente al concepto sobre la atención de las intervenciones de la intersección Norcasia y la glorieta Purnio con recursos disponibles en la subcuenta Redes, teniendo en cuenta, entre otras consideraciones, que actualmente esta subcuenta no cuenta con recursos suficientes para el traslado de redes que demanda el proyecto.
- 12) Se recomienda, con el fin de fortalecer la gestión de seguimiento y control de Interventoría, requerir a esta última:
- Revisar y modificar la frecuencia de medición y análisis de los indicadores que según el contrato de concesión debe ser semestral, tales como IRI, retroreflectividad de la señalización horizontal y vertical, textura, ahuellamiento y coeficiente de fricción transversal.
 - Ejecutar la segunda auditoría de seguridad vial antes de que finalice la fase de construcción del proyecto, octubre de 2018, ya que así se estableció en el Plan de Auditorías de Interventoría.
 - Mantener al día los formatos de informe de consignaciones diarias de interventoría ya que estos son soportes del formato SIAC 7 – Registro de Tráfico y Tarifas de Peaje Modo Carretero.
 - Asegurar la disponibilidad de acceso en tiempo real a los equipos de video de la Interventoría en las estaciones de peaje y de pesaje del proyecto con el fin de dar cabal cumplimiento a las funciones administrativas y de aforos y recaudo definidas en la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo del contrato No. 145 de 2014.
 - Tomar muestras y llevar a cabo los análisis de laboratorio de calidad de aire, de agua y ruido, con el fin de verificar los resultados que el Concesionario reporta a la Autoridad Ambiental y en caso de ser pertinente, solicitar acciones correctivas.
- 13) Se deben liderar acciones para dar solución a la controversia que se tiene con la Interventoría con relación a la aprobación de la actualización de las Garantías de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil Extracontractual correspondiente al periodo octubre 2017 – octubre 2018, al poner bajo consideración que una de las funciones y actividades específicas de la Supervisión es *“Controlar que el Concesionario y el Interventor actualicen oportunamente las pólizas de garantía según lo pactado en el respectivo contrato”*.



8.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

- 1) Revisar y evaluar la metodología que se emplea en los estudios de factibilidad para calcular las contingencias requeridas ante la materialización de disminución de ingresos por menor recaudo ya que en la presente auditoría se evidenció que se están solicitando recursos adicionales del Estado, por más de 1 billón de pesos a lo inicialmente contemplado. Es necesario que en la estructuración de un proyecto de APP, más si es de iniciativa pública, se lleven a cabo adecuados estudios de tráfico ya que la materialización de disminución de ingresos por menor recaudo compromete recursos de la Nación.
- 2) Se debería comunicar a todas las Gerencias a cargo de proyectos 4G, tanto de la Vicepresidencia de Gestión Contractual como de la Vicepresidencia Ejecutiva, que el plazo de 180 días para subsanar los incumplimientos identificados en la verificación de unidades funcionales aplica únicamente a parte de la suscripción de un Acta de Terminación y no de un Acta de Terminación Parcial ya que en el proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar la falta de claridad en el contrato de concesión asociada a ese plazo generó un tiempo adicional, de aproximadamente un semestre, para que el Concesionario cumpliera con los pendientes identificados en la verificación de las unidades funcionales 1 y 2.

9. ADVERTENCIAS

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que la Supervisión y la Interventoría tomen acciones inmediatas:


- 1) Se advierte la posibilidad de que las Garantías de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil Extracontractual, correspondiente al periodo octubre 2017 - octubre 2018, del contrato de interventoría No. 145 de 2014 venzan sin haber obtenido la respectiva aprobación por parte de la Entidad. Con el fin de que este riesgo no se materialice se deben adelantar acciones por parte de la Interventoría y de la Supervisión a la mayor brevedad para dar solución a la actual controversia relacionada con ese tema.

Elaboró:




Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:



Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno



ANEXOS

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



Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2014. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un contrato de concesión: administrativo, técnico, aforos y recaudo, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio 4C, en virtud del contrato No. 145 de 2014, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED al Consorcio 4C, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones como interventor. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018.
- Manual de Buenas Prácticas de Interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la Construcción de Informes de Interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- 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".

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	SOLICITUD	RESPUESTA
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090846352 del 10/08/2017 se invitó al Vicepresidente de Gestión Contractual a mesa de trabajo en la Alcaldía del Municipio de Beltrán con objeto de afectaciones presentadas en municipios de la zona del proyecto.	No aplica.
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090676582 del 09/07/2018 se remitió por competencia queja presentada por el señor Jesús María Carrillo, mediante la cual pone en conocimiento presuntas afectaciones generadas al limitar los accesos viales a las veredas con las obras que adelanta el Concesionario en el K23 de la vía Nariño – Guataquí.	Se remitió dio traslado al Concesionario mediante comunicación con radicado ANI No. 20183050214781 del 11/07/2017.

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 003 DE 2014	HITO	FECHA
	Celebración del contrato	9 de septiembre de 2014
	Suscripción del acta de inicio	4 de noviembre de 2014
	Inicio fase de pre-construcción	5 de noviembre de 2014
	Inicio fase de construcción	3 de noviembre de 2015
	Inicio etapa de operación (estimada)	18 de octubre de 2018
	Reversión (estimada)	30 de octubre de 2039

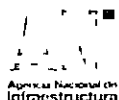
Fuente: Contrato No. 003 de 2014, actas de inicio de proyecto de construcción.

CONCESIÓN ALTO MAGDALENA S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Mario Alberto Huertas Cote	30%
	Constructora MECO S.A -Sucursal Colombia	30%
	Pavimentos Colombia S.A.S	30%
	Ingeniería de Vías S.A	10%
TOTAL	100%	

Fuente: Comunicación con radicado ANI No. 20147050242181 del 10 de diciembre de 2014.

MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN	OBJETO PRINCIPAL DE LA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL
Otrosí No. 1 del 30 de octubre de 2014	Se modificó el plazo establecido para la designación y conformación del Amigable Compondor y en ese sentido se excluyó esta condición como requisito para la suscripción del Acta de Inicio del contrato de concesión.
Otrosí No. 2 del 5 de diciembre de 2014	Se amplió en treinta (30) días el plazo establecido para la designación y conformación del Amigable Compondor establecido en la cláusula segunda del Otrosí 1 al Contrato de Concesión 003 de 2014.
Otrosí No. 3 del 22 de enero de 2015	Se adicionó el literal l) al numeral 15.1 de la parte General del Contrato Concesión 003 de 2014, asociado al procedimiento de ratificación de los miembros del Amigable Compondor permanente.
Otrosí No. 4 del 11 de febrero de 2015	Se modificó el numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 relacionado con la entrega de bienes a la Policía de Carreteras.
Otrosí No. 5 del 5 de marzo de 2015	Se amplió el plazo previsto en los numerales (i) y (ii) del Literal (I) de la sección 15.1 de la Parte General del contrato de concesión 003 de 2014, adicionado mediante la suscripción del Otrosí N° 3 del 22 de enero de 2015, en treinta (30) días calendario contados a partir del día hábil siguiente a la suscripción del presente Otrosí.
Otrosí No. 6 del 25 de agosto de 2016	Se modificaron y se adicionaron conceptos al Apéndice Financiero 2, teniendo en cuenta que se definió que la cesión especial de retribución hace referencia a la figura especial de cesión de los derechos económicos o de los flujos de la retribución
Otrosí No. 7 del 3 de noviembre de 2017	Se modificó el alcance de las unidades funcionales 2 y 3 al indicar que el ancho mínimo del corredor de proyecto para el caso de los centros poblados de Garbanzal, El Porvenir y Gramalotal, es de 20.90 m.
Otrosí No. 8 del 3 de noviembre de 2017	Se aclararon las generalidades y subsectores de las unidades funcionales 4 y 5, lo que generó la necesidad de modificar el plan de obras en lo referente de la unidad funcional 5.

Fuente: Otrosíes al contrato de concesión No. 003 de 2014 e informe mensual de Interventoría No. 45, correspondiente a julio de 2018.



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Honda – Puerto Salgar - Girardot



GOBIERNO
DE COLOMBIA

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 145 DE 2014	Nombre interventoría	Consortio 4C
	Representante legal	Fernando Caro Rivera
	Valor (M/CTE diciembre de 2013)	\$34,477,339,736
	Plazo	84 meses
	Celebración del contrato de interventoría	24 de octubre de 2014
	Suscripción del acta de inicio	31 de octubre de 2014
	Terminación prevista	31 de octubre de 2021

Fuente: Contrato de interventoría No. 145 de 2014, acta de inicio correspondiente e informe mensual de interventoría No. 45.

CONSORCIO 4C	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Compañía Colombiana de Consultores S.A	51%
Consultores e Ingeniería S.A.S	49%	
TOTAL	100%	

Fuente: Acta Audiencia Pública de Adjudicación concurso de méritos abierto No. VI-VGC-CM-002-2014



Anexo 4: Metodología de la auditoría

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

Solicitud de información: el 18 de julio de 2018, mediante correo electrónico, se solicitó a la Supervisión del proyecto la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos.

Revisión documental: el 26 de julio de 2018 se recibió la información solicitada a la Supervisión, la cual se verificó, previa consulta documental del sistema de información institucional.

Entrevistas: el 6 de agosto de 2018 se participó en el comité semanal de Supervisión, allí se expuso el objeto y cronograma de auditoría, el cual contempló una entrevista al equipo de Supervisión, llevada a cabo el 14 de agosto de 2018, y entrevista a la Interventoría el 17 de agosto de 2018.

Visitas de campo: el 16 de agosto de 2018 se visitaron las cinco unidades funcionales que conforman el proyecto con el acompañamiento de la Interventoría.

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

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

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

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

ACTIVIDAD	DÍA	HORA
Apertura de auditoría en comité de seguimiento de la Supervisión	06/08/2018	08:00
Entrevista al equipo de Supervisión	14/08/2018	08:00
Desplazamiento a la zona del proyecto (Bogotá-Honda)	15/08/2018	14:30
Reunión de apertura, exposición de objetivo y alcance, así como presentación del proyecto por parte de la Interventoría (Honda)	16/08/2018	7:30
Recorrido por las unidades funcionales del proyecto (sentido El Korán – Girardot)	16/08/2018	9:00
Aplicación de la MED: gestión ambiental, social y técnica	17/08/2018	7:30
Aplicación de la MED: gestión administrativa y financiera	17/08/2018	13:00
Aplicación de la MED: gestión predial, jurídica y de aforos y recaudo	17/08/2018	17:00
Reunión y conclusiones de cierre con la Interventoría (general)	17/08/2018	20:00

La auditoría documental tuvo lugar en las oficinas de la Interventoría en el municipio de Girardot. En concordancia con la jornada planteada, se lograron abordar la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría a la luz de los criterios establecidos en la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED). El equipo de Interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2014.

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la gestión de la Interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la Interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, de aforos y recaudo, financiero, jurídico, ambiental, social y predial).

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles al Concesionario por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al Supervisor y al Interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la MED, elaborados por la Oficina de Control Interno.³¹

2. Resultados de la medición con la MED para el contrato de interventoría No. 145 de 2014

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

Tabla de calificaciones de la MED.

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

³¹ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 17 de agosto de 2018.

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

Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

- 1) **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con el Concesionario. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2) **Social:** este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación Usuario – Concesionario– Interventoría, mediante la aplicación de los instrumentos de Gestión Social. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite ante peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades, entre otros factores.
- 3) **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de Interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4) **Financiero:** la verificación del componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto con relación a los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto de la Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
- 5) **Jurídico:** consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en la ejecución del proyecto.
- 6) **Aforo y recaudo:** en este componente la Interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.



- 7) **Ambiental:** el actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.
- 8) **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario para la adquisición de las áreas requeridas en la ejecución del proyecto.

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

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Organización de la interventoría	E	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	E	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	E	C
4	Manual de funciones específicas de interventoría	E	BP
5	Capacitación equipo de interventoría	E	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	E	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C
9	Exigir información al concesionario	B	C
10	Actualización de herramienta project online	B	C
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	E	BP
12	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	E	BP
13	Apoyo y acompañamiento a la ANI	B	C
14	Entrega de informes de interventoría	B	C
15	Cambio de interventoría	NA	C
16	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C
17	Proceso de planeación en reversión	NA	BP
18	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP
19	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C
20	Entrega de documentación	NA	C
21	Copias de seguridad	NA	BP
22	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C
23	Proceso de liquidación	NA	C

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	E	C
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
4	Plan de obras del concesionario (4G)	B	C
5	Verificación del estudio de localización nuevas estaciones de pesaje	NA	C
6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	E	BP
7	Seguimiento a cronograma	E	C

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
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	B	C
10	Disponibilidad de laboratorios en zonas de obra	E	BP
11	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	E	C
12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Instalación de vallas informativas (4G)	B	C
15	Videos de avance del programa "Rodando la Via"	NA	BP
16	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
17	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
18	Verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	B	C
19	Verificación de centro de control operacional (CCO)	B	C
20	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	B	C
21	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	B	C
22	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
23	Verificación de los planes de contingencia para garantizar la continuidad en la operación del corredor en días festivos	E	C
24	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	B	C
25	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	E	C
26	Seguimiento elementos de contención	B	C
27	Seguimiento al estado de indicadores de señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12)	B	C
28	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	B	C
29	Protocolo con la Policía de Carreteras (4G)	B	C
30	Recorridos de inspección nocturnos	E	BP
31	Disponibilidad de campamentos adicionales a lo largo del corredor vial	B	BP
32	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	E	BP
33	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	B	C
34	Ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	B	C
35	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	E	C
36	Informes por terminación de etapas (4G)	B	C
37	Inventario y seguimiento a sitios con inestabilidad geotécnica	NA	BP
38	Recorrido de la interventoría	NA	C



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

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Estado de cumplimiento del concesionario	E	C
2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
4	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
5	Verificación en cambios en la composición accionaria	B	C



04 Componente Jurídico

Id	Ítem	Calificación	C/ BP
6	Valoración de impactos	B	C
7	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
8	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
9	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
11	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
12	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
13	Matriz de riesgos interventoría	E	BP
14	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	B	C
15	Atención a entidades de control del Estado	B	C
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
17	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
18	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
19	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
20	Estado de multas y sanciones	NA	C

05 Componente Aforos y Recaudo

Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	B	C
2	Verificación del TPD esperado	E	BP
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	B	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	NA	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	B	C
6	Control de las tarifas de peaje	B	C
7	Guía de auditoría de la interventoría	NA	C
8	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	B	C
9	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	B	C
10	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	B	C
11	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	B	C
12	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	B	C
13	Operativos de control a las casetas de peaje	B	C
14	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	B	C
15	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de básculas	B	C
16	Equipos de video interventoría	B	C
17	Seguimiento remoto de interventoría a los equipos de video en cada una de las estaciones de peaje	NA	C
18	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	B	C



19	Procedimientos de control de transporte de carga	B	C
20	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
22	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	B	C

06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA	C
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	B	C
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	E	C
5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	NA	C
6	Cronograma trimestral de actividades de seguimiento ambiental	B	C
7	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
8	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	B	C
9	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
10	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	E	C
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	E	C
14	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
15	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	E	BP

07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	C/BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C
2	Seguimiento al plan de gestión social (4G)	B	C
3	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C
4	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario (4G)	B	C
5	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	B	C
6	Personal del concesionario	B	C
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C
9	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	B	C
10	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C
11	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C
12	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del	NA	C



07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
	cumplimiento de los acuerdos con las comunidades		
13	Inventario socioeconómico	B	C
14	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	E	C
15	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	E	C
16	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	E	C
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
18	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
19	Manual de buen gobierno Corporativo del concesionario (4G)	B	C
20	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	E	BP

08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	E	C
2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Verificación de la adquisición predial del proyecto	E	C
4	Verificación del proceso de avalúo	E	C
5	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	NA	C
6	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	E	C
7	Control gráfico predial	E	BP
8	Seguimiento al control de invasiones	B	C
9	Seguimiento a los procesos de expropiación	B	C
10	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	B	C
11	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	E	C
12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Predios saneados y libres de ocupación	NA	C