AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2018-102-008267-3
Fecha: 31/05/2018 12:18:22->102
FUN: DIMITRI ZANINOVICH V-100
Anexos:Informe (32 folios)

TODOS POR UN NUEVO PAÍS

Para contestar cite:
Jicado ANI No.. *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

Bogotá D.C

PARA: **DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA**
Presidente

DR. LUIS FERNANDO MEJIA GOMEZ
Vicepresidente Ejecutivo

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 concesión carretera, Ruta de Sol 3 (PEI 56).

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 a la concesión del proyecto carretero, Ruta del Sol 3 (PEI 56).

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 y la supervisión, 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.

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, los literales h, j y k del artículo 12 y el artículo 14 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 las

no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

C.C. Egnna Dorayne Franco Mendez – Gerente Carretero
Nancy Patricia Parra Rojas – Ingeniera de apoyo a la supervisión

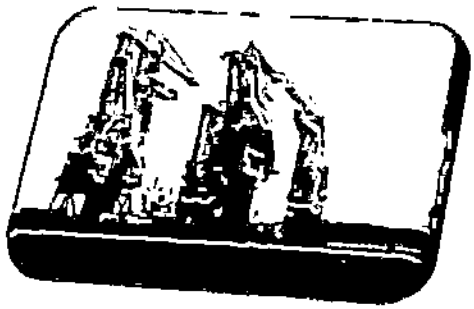
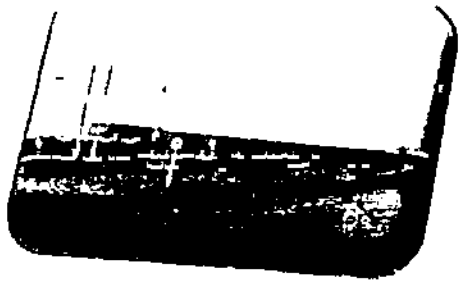
Anexo: Informe 32 folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno
Borrador No. 20181020014184

Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte

Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto carretero, Ruta del Sol 3 (PEI 56)

2018

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 4
2. OBJETIVOS 5
2.1 Objetivo general 5
2.2 Objetivos específicos 5
3. ALCANCE 5
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 6
5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO 6
5.1 Información de Contratos 6
5.2 Equipo de supervisión 7
5.3 Descripción del proyecto auditado 8
6. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO 11
6.1 Disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto 11
6.1.1 Avance de ejecución de las obras de los 9 trayectos, advertencia de no cumplimiento del plan de obras 12
6.1.2 Reinicio de labores en el mes de mayo del 2018 13
6.1.3 Sanciones al concesionario evidenciadas en deducciones por incumplimientos 14
6.2 Dificultades jurídicas del proyecto 17
6.2.1 Inicio de proceso de caducidad 17
6.2.2 Procesos de incumplimiento que advierte la interventoría por cuenta de las actuaciones del concesionario 18
6.2.3 Procesos sancionatorios que se adelantan en el proyecto 18
6.2.4 Tribunales de arbitramento instaurados por el concesionario: 19
6.3 Dificultades financieras que impactan la ejecución del proyecto 20
6.3.1 Falta de recursos para continuar la obra 20
6.3.2 Indicadores financieros que evidencian una situación crítica para cumplir el proyecto 21
6.3.3 Disminuciones acumuladas que impactan el proyecto 21
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA 22
8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES 29
8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República) 29

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) 36
8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado 36
9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 37
9.1 No Conformidades 38
9.1.1 Para la interventoría: 38
9.1.2 Para la supervisión y equipo de apoyo: 39
9.2 Recomendaciones 39
9.2.1 Para la Interventoría 39
9.2.2 Para la Supervisión 41

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto 7
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto. 8
Tabla 3. Descripción de Tramos 10
Tabla 4. Cronograma de avance de tramos del proyecto –Calzada Nueva y Mejoramiento 12
Tabla 5. Deducciones por tipo de incumplimiento 15
Tabla 6. Resumen de los tribunales instaurados 19
Tabla 7. Resultados de calificación MED de Mayo de 2018. 23
Tabla 8. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente. 24
Tabla 9. Hallazgos del proyecto Ruta del Sol Sector 3 29

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del proyecto. 9

1. INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación público privada (APP), para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

La Oficina de Control Interno (OCI) se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

El control interno propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

Ahora bien, en desarrollo del citado mandato constitucional, el artículo 9º de la Ley 87 de 1993, definió la naturaleza de la oficina de control interno, para todas las entidades y organismos de las ramas del poder público, en sus diferentes niveles (art. 5º), así:

> *"(...) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la revaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (...)".*

Así las cosas, es preponderante el rol que tanto la Constitución Política y la Ley asignan a la Oficina de Control Interno, dada la importancia sin precedentes que en la nueva visión del control que plasmó el Constituyente de 1991, juega el control interno para la modernización de la administración pública y el mejoramiento de la capacidad de gestión de sus instituciones, todo lo cual, connota un énfasis particular en el control estratégico de gestión, y un serio compromiso con el monitoreo de los resultados de la acción institucional, para el cabal cumplimiento de sus fines y objetivos, de acuerdo a los principios constitucionales rectores del ejercicio de la función pública.

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 648 de 2017 que modificó el Decreto 1083 de 2015, reglamentando parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisan las labores que deben desempeñar las Oficinas de Control Interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcadas en cinco roles: liderazgo estratégico, enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y

seguimiento y relación con entes externos. Para consultar el marco normativo y contractual, ver numeral 4.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio El Sol y a la supervisión del proyecto carretero Ruta del Sol 3, en ejecución por parte de la concesión Yuma Concesionaria S.A.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera: Ruta del Sol 3, 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.

2.2 Objetivos específicos

2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de construcción, operación y mantenimiento del proyecto.

2.2.2. 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 El Sol, en el proyecto de concesión de modo carretero, Ruta del Sol 3.

2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorias adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría desde la suscripción de los otrosíes 8 y 9 generados en abril de 2017 hasta el mes de abril de 2018, evidenciando las graves dificultades que tiene el proyecto en materia de la disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto, las dificultades financieras e incumplimientos contractuales que atraviesa el proyecto.

4. 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, articulo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, articulo 32, numérales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
    - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
    - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 007 de 2010 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 057 de 2012 y demás documentos contractuales)
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Últimos dos informes referidos al mes de marzo y abril de 2018 de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

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

[1] Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	**Yuma Concesionaria S.A.** **Objeto:** Otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las Licencias Ambientales y demás permisos, adquiera los Predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el Sector 3 del proyecto vial Ruta del Sol (San Roque - Ye de Ciénaga y El Carmen de Bolívar - Valledupar). **Contrato:** 007 de 2010 **Acta de inicio:** 01 de junio de 2011 **Plazo:** 25 años	9 otrosíes 1 Modificación Unilateral
Interventoría	**Consorcio El Sol** **Objeto:** Interventoría integral del contrato de concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medio ambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del contrato de concesión, el cual hace parte del proyecto Ruta del Sol y que corresponde al Sector 3 comprendido entre San Roque – Yé de Ciénaga y Valledupar – Carmen de Bolívar. **Contrato:** SEA 057 de 2012 **Acta de inicio:** 16 de abril de 2012. **Plazo:** 8 años, 2 meses y 4 días.	1 Otrosí

Fuente: Contratos de concesión, de Interventoría y resolución supervisión del contrato.

El proyecto Ruta del Sol Sector 3, actualmente se encuentra en etapa de construcción, adelanta igualmente la operación y mantenimiento del corredor concesionado; a lo largo de los 8 años que lleva el proyecto desde su adjudicación se han suscrito 9 otrosíes y una modificación unilateral al contrato, lo cual implica cambios importantes en la estructura del contrato de concesión.

De los 9 otrosíes generados podemos destacar cambios en la programación de obras, reprogramación de vigencias futuras, subdivisión de hitos de control, incorporación de nuevas medidas de seguimiento, modificación de pagos de acuerdo a avances porcentuales, entre otros cambios que han surgido en el proyecto.

Respecto al proyecto, esta es la cuarta vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI, las auditorías anteriores se realizaron en los años 2013 y 2014.

5.2 Equipo de supervisión

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

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Fernando Mejía Gómez	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva
Egnna Dorayne Franco Méndez	Gerente Carretero	
Egnna Dorayne Franco Méndez	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Nancy Patricia Parra Rojas	Ingeniera de Apoyo	
Ivan Ricardo Espinosa Ramirez	Asistente	
Javier Camilo Sanchez Sanabria	Apoyo financiero	
Diana Maria Vaca Chavarria	Apoyo jurídico predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Lina Leidy Leal Díaz	Apoyo de riesgos	
Geovanny Andres Casanova Diaz	Apoyo predial	
Stella Aldana Alonso	Apoyo social	
Verónica Villalba Campos	Apoyo ambiental	
Javier Hernando Parada Sánchez	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Milton Julian Cabrera Pinzon	Apoyo Defensa Judicial	

Fuente: Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI

5.3 Descripción del proyecto auditado

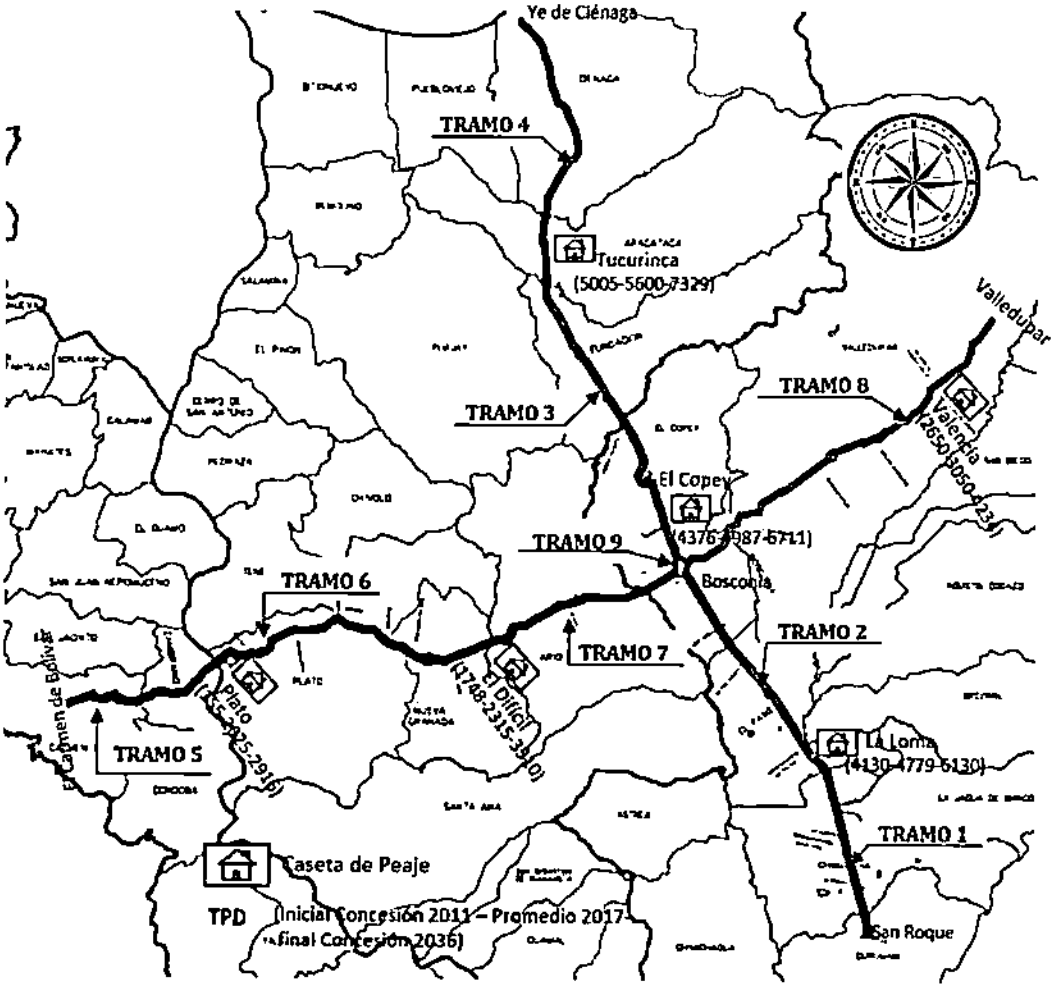
El proyecto de concesión vial denominado Ruta del Sol Sector 3, corresponde a un proyecto de iniciativa pública de la tercera generación de concesiones, hace parte del proyecto vial estratégico denominado Ruta del Sol, el cual tiene una extensión total de 1071km y por objetivo conectar la Costa Atlántica y el centro del país a través de una vía de altas características, transformando la vía actual de una calzada a doble calzada y mejorando las condiciones geométricas del corredor vial; este gran proyecto se divide en tres (3) sectores; Villeta – Puerto Salgar, al cual se denomina Ruta del Sol Sector 1; Puerto Salgar – San Roque, al cual se le denomina Ruta del Sol Sector 2; y San Roque – Ye de Ciénaga y Valledupar – Carmen de Bolívar, al cual se le denomina Ruta del Sol Sector 3; éste último es el objeto de la presente auditoría.

El proyecto Ruta del Sol Sector 3 comprende una vía concesionada en construcción desde el punto conocido como la Yé de Ciénaga, departamento de Magdalena, hasta el sitio denominado San Roque, departamento del Cesar, con una extensión de 213km, y de manera transversal un corredor desde la ciudad de Valledupar, departamento del Cesar, hasta el municipio de Carmen de Bolívar, departamento de Bolívar, con una extensión de 242km. Ambos corredores se interceptan en el municipio de Bosconia en el departamento de Cesar, el cual funge como articulador de ambos corredores y en el que se desarrollará el anillo vial de Bosconia, entendiendo la demanda que tendrá el corredor y la intención de alejar el tráfico pesado por el casco urbano del municipio; este anillo vial es de aproximadamente 12km, para un total general de este proyecto de 467km. Actualmente se han ejecutado labores de mejoramiento y construcción de vía nueva en los tramos 1, 2, 5, 6, 7, 8; sin embargo, aún no se inician labores en los trayectos 3, 4 y 9 lo cual advierte un

importante retraso entendiendo que ya se cumplen alrededor de 7 años desde el acta de inicio del contrato de concesión, presentando un avance de ejecución de obras del 31,39%[2].

A continuación se muestran los tramos que conforman el corredor vial:

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.



Fuente: Ficha técnica supervisión, mayo de 2018.

El propósito de este corredor vial está enmarcado dentro del trayecto Bogotá-Costa Atlántica y es un paso obligado para la carga que se moviliza entre el centro del país y la Costa Atlántica, entendiendo la importancia del corredor para unir a la capital con uno de los puntos de importación

[2] Ficha técnica Supervisión, Abril de 2018.

y exportación de carga más importantes del país. Las obras previstas en el corredor fueron pensadas para mejorar la movilización del tráfico pesado en la zona y disminuir los tiempos de viaje, a través del proyecto global de la Ruta del Sol. En la ejecución del proyecto, se generaron intervenciones adicionales planteadas por la Autoridad Ambiental para el otorgamiento de las licencias ambientales; las más significativas corresponden a 15 variantes por centros poblados, mejorando de esta manera la seguridad vial en las zonas aledañas al corredor, además de construcción de retornos, bermas y puentes peatonales.

Tabla 3. Descripción de Tramos

TRAYECTO	ALCANCE ACTUAL (Km)		TRAMOS O SECTORES	Estado de la Infraestructura
	Long.	Calzada		
1	38	Mejoramiento y construcción segunda calzada.	San Roque - La Loma	Construcción, operación y mantenimiento
2	48	Mejoramiento y construcción segunda calzada	La Loma – Bosconia	Construcción, operación y mantenimiento
3	67	Mejoramiento y construcción segunda calzada	Bosconia - Variante Fundación	Operación y Mantenimiento
4	60	Mejoramiento y construcción segunda calzada	Variante Fundación - Ye Ciénaga	Operación y Mantenimiento
5	34	Mejoramiento y construcción segunda calzada	El Carmen de Bolívar – Plato	Construcción, operación y mantenimiento
6	73	Mejoramiento y construcción segunda calzada	Plato – El Difícil	Construcción, operación y mantenimiento
7	48	Mejoramiento y construcción segunda calzada	El Difícil – Bosconia	Construcción, operación y mantenimiento
8	87	Mejoramiento y construcción segunda calzada	Bosconia - Valledupar	Construcción, operación y mantenimiento
9	12	Mejoramiento y construcción segunda calzada	Anillo Vial Bosconia	Operación y Mantenimiento
Total	467			

Fuente: Ficha técnica Supervisión, abril de 2018.

El proyecto está conformado por nueve (9) trayectos, seis (6) estaciones de peaje y una (1) estación de pesaje fija; el corredor abarca una longitud total aproximada de 467km.

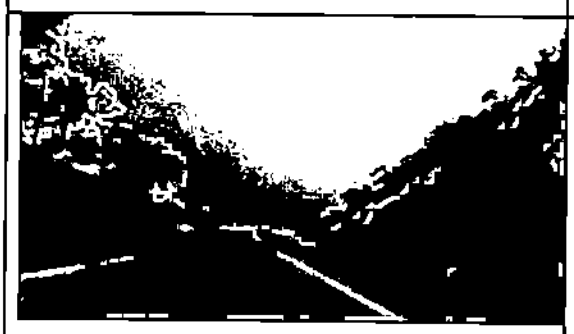
Este proyecto conecta al occidente con la concesión 4G Puerta de Hierro – Palmar de Varela, Carreto – Cruz del Viso; al oriente con la IP Cesar – Guajira; mientras al sur empalmaba con la antigua concesión Ruta del Sol sector 2 (infraestructura ahora perteneciente al INVIAS), generando continuidad hacia el centro del país.

6. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

6.1 Disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto

El proyecto Ruta del Sol Sector 3 atraviesa dificultades en la ejecución, en virtud de la disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto que se venían adelantando en el mismo hasta el año 2017; esto ha sido consecuencia de diferentes razones las cuales señalaremos más adelante. La disminución de la ejecución se presenta desde el 1 de julio del año 2017[3], fecha en la cual se bajó el ritmo de trabajo del concesionario en los frentes de trabajo con los cuales se contaba en dicho momento del proyecto.

Foto 1. Vía nueva sin terminar - Tramo 8	Foto 2. Campamentos y maquinaria abandonados – Tramo 8
	
Corte en talud sin protección, vía nueva con vegetación sobre la estructura de pavimento.	Conteiner abandonados al margen del corredor vial

Esto obedeció principalmente a factores financieros que vienen impidiendo el avance de las obras, en el año 2015 uno de los socios principales del concesionario la empresa Conalvías Construcciones S.A. y quien lideraba muchos de los tramos en ejecución del proyecto entró en ley de quiebras (Ley 1116 de 2006, Régimen de insolvencia empresarial) luego de dificultades organizacionales que terminaron impactando el proyecto Ruta del Sol Sector 3, lo cual produjo un periodo de baja ejecución en el proyecto, razón por la cual, el socio mayoritario Salini Impregilo SpA asumió las labores de restablecer la ejecución del contrato; este restablecimiento de ejecución fue dispendioso por tratarse de una empresa de origen extranjero.

Esta situación marcó la ejecución del proyecto a posteriori porque se empezó a ejecutar con dificultades, entre ellas las dificultades en la obtención del licenciamiento ambiental de varios tramos del proyecto por cuenta de procesos de consultas previas necesarios para los

[3] Oficio de la interventoría, Consorcio El Sol Rad. 20174091070642 del 5 de Octubre de 2017.

licenciamientos algo que evidentemente retrasó la ejecución del proyecto; los incumplimientos que se empezaron a generar con los contratistas y proveedores de las zonas cercanas al proyecto derivaron en graves incidencias a nivel social por iliquidez de los mismos ya que demandan compromisos incumplidos donde actualmente se les adeudan alrededor de 180.000[4] millones, según lo informado por la supervisión e interventoría del proyecto.

Foto 3. Vía sin intervención de mejoramiento y vía nueva en subbase – Tramo 8	Foto 4. Estructuras abandonadas a mitad de ejecución – Tramo 8
Deterioro de la vía actual sin intervención, además de la vía nueva en estado de ejecución abandonada con vegetación afectándola por el clima de la región.	Estribos de estructura de puente, hierros de la estructura al descubierto con vegetación.

En consecuencia, la falta de financiamiento y liquidez del concesionario a través de su EPC y los constantes incumplimientos del programa de obras que se han venido generando presenta la actual situación que vive el proyecto, al cual ya se le inició un proceso de caducidad el cual daría por finalizado el contrato y el proyecto, afectándose el logro de resultados para uno de los proyectos más influyentes e importantes del país.

6.1.1 Avance de ejecución de las obras de los 9 trayectos, advertencia de no cumplimiento del plan de obras

De acuerdo al cronograma generado en el otrosí 8, con la nueva definición de hitos del proyecto, se acordó una nueva estrategia para poder generar unas fechas de entrega de los tramos e hitos, de la siguiente manera:

Tabla 4. Cronograma de avance de tramos del proyecto –Calzada Nueva y Mejoramiento

TRAMO	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	% DE AVANCE – VIA NUEVA	FECHA CONTRACTUAL DE TERMINACIÓN	% DE AVANCE - MEJORAMIENTO	FECHA CONTRACTUAL DE TERMINACIÓN
1	San Roque - La Loma	34%	17/05/2019	19%	08/06/2019
2	La Loma – Bosconia	74%	05/06/2018	85%	12/06/2019
3	Bosconia - Variante Fundación	0%	29/10/2019	0%	27/12/2019

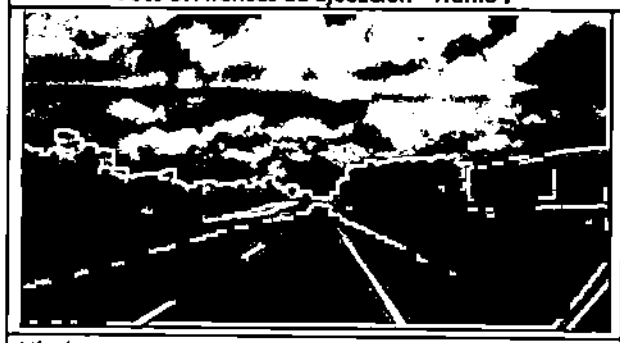
[4] Informe de supervisión marzo de 2018.

4	Variante Fundación - Ye Ciénaga	0%	01/10/2019	0%	27/12/2019
5	El Carmen de Bolívar – Plato	41%	20/03/2019	0%	07/12/2019
6	Plato – El Difícil	61%	09/10/2019	24%	23/12/2019
7	El Difícil – Bosconia	99%	20/12/2018	91%	29/01/2018
8	Bosconia - Valledupar	30%	31/05/2019	61%	12/10/2019
9	Anillo Vial Bosconia	0%	12/06/2019	0%	12/06/2019

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Interventoría. Informe mensual 73 Consorcio El Sol, abril de 2018 y Anexo Técnico 2 – Plan de Obras del Otrosí 8.

Es importante aclarar que cada uno de los tramos anteriormente señalados están compuestos entre 4 y 13 hitos los cuales ostentan fechas de cumplimiento diferentes y que las anteriormente señaladas marcan la fecha máxima final del último hito de cumplimiento por tramo.

Los porcentajes de avances luego de 7 años de inicio de ejecución del proyecto evidencian poca ejecución respecto a lo establecido inicialmente en el proyecto, el cual debía ejecutarse en 6 años; sin embargo, dadas las diferentes complejidades a lo largo de este lapso de tiempo no ha sido posible culminar ningún tramo, ni en vía nueva ni en mejoramiento.

Foto 5. Avances de ejecución - Tramo 7	Foto 6. Avances de ejecución - Tramo 7
	
Vía de mejoramiento terminada.	Vía nueva terminada

Se evidencian tramos sin avances de ejecución lo cual alerta respecto a la poca viabilidad de cumplimiento de la ejecución del proyecto en el corto tiempo y a la poca probabilidad de que se cumplan los tiempos definidos en el otrosí 8, el cual enmarca el plan de obras que actualmente se ejecuta, con fecha de terminación de todas las obras del proyecto en diciembre de 2019.

La tabla 4 señalada los avances del proyecto a la fecha de realización de esta auditoría y precisa las situaciones que acontecen en el mismo, destacándose claramente tramos en donde no hay avance de ejecución ya que es 0% (tramos 3, 4 y 9) y ningún tramo con culminación de obras.

6.1.2 Reinicio de labores en el mes de mayo del 2018

En el presente mes de mayo el concesionario ha reactivado algunos frentes de obra en tramos donde la ejecución se encuentra en un estado significativo, esto en el marco de las mesas de trabajo que se adelantan con la ANI para la reactivación de obras en el corredor vial; siendo una de las condiciones para iniciar diálogos entre las partes, la reactivación de ejecución de obras con

miras al reconocimiento económico hacia el concesionario por avances en los hitos tal como lo señala el otrosí 9, donde la remuneración por porcentajes de cumplimiento de hitos permite tener ingresos al concesionario; sin embargo, la reactivación denotada es muy leve con terminaciones en sitios puntuales, sin implicar un adecuado reinicio de ejecución como lo requiere la Entidad.

Foto 7. Culminación de obras del Tramo 7	Foto 8. Actividades de parcheo del Tramo 7
Terminación de obras para dar al servicio.	Mantenimiento de la calzada actual, atención en baches y parcheos en sitios específicos

Si bien, estas obras que se han reactivado constituyen la entrada en tránsito de algunos trayectos, como en el tramo 7, en el cual aproximadamente 30km se estarían poniendo en funcionamiento a los usuarios, situación que podría tomarse como el inicio de una reactivación del proyecto en pro de seguir adelante con el mismo, aun cuando los problemas financieros continúan siendo graves y afectando la terminación de la totalidad de las obras.

6.1.3 Sanciones al concesionario evidenciadas en deducciones por incumplimientos

El contrato de concesión 007 de 2010, precisa en su capítulo 11 "Sanciones y mecanismos para su imposición", en el cual se plantean las deducciones o multas en virtud de los incumplimientos del concesionario respecto de sus obligaciones contractuales; para el presente proyecto se han generado una cantidad considerable de deducciones fijadas principalmente por el no cumplimiento a indicadores y no cumplimiento de metas en la entrega de los hitos por tramos definida en el otrosí 8.

Foto 9. Mal estado del pavimento - Tramo 7	Foto 10. Tramo 8
Indicadores que no cumplen a lo largo del proyecto	Km/calzada no ejecutados.

Debido a esta situación, la interventoría viene adelantando los cálculos correspondientes para cada incumplimiento, reportando a tiempo las falencias que se vienen generando en cada caso, así como

la acumulación de los mismos, generando la información para la aplicación de estas deducciones y/o multas hacia el concesionario, las cuales presentan un acumulado que resulta ser determinante ante la situación financiera que hoy vive el contratista. A continuación se señalan los acumulados que se tienen a la fecha de realización de la auditoría.

Tabla 5. Deducciones por tipo de incumplimiento

	TIPO DE DISMINUCIÓN	VALOR TOTAL ($)
1	Resumen de descuentos por concepto de incumplimiento de los sistemas de control (indicadores de estado, E11 que se refiere a puentes, E10 que se refiere a limpieza de drenajes y E6 que se refiere a baches)	$ 10.337.804.645
2	Retención metas en términos km/calzada-pavimentada Otrosíes no.4, no. 7 y no. 8	$ 22.666.670.360
3	Nuevas disminuciones por incumplimientos que se adelantan por parte de la interventoría* (incumplimientos por no terminación de hitos de vía nueva y mejoramiento, incumplimientos por no inicio de operación de hitos de vía nueva y mejoramiento, multas por no fondeo de subcuentas interventoría y supervisión aérea, sanciones por no continuidad)	$ 167.627.845.162,84 *
	TOTAL	$ 200.632.320.167,84 **

Fuente: Interventoría Consorcio El Sol, cuadros consolidados de seguimientos a sanciones, mayo 2018.

*Estas disminuciones se adelantan por procesos de incumplimiento que se vienen tramitando por parte de la interventoría y están pendientes de revisión por parte de la ANI.

**Totalizado de disminuciones que tendrá el concesionario actualmente incluyendo las que se están tramitando.

Ante la situación que presenta el proyecto y los incumplimientos que se vienen presentando se evidencia la difícil situación financiera del concesionario, por cuenta de que los trabajos que venía adelantando no generan retribuciones correspondientes a los avances planteados como metas cada mes y que en lugar de esto generan las sanciones definidas y señaladas en la tabla anterior, planteando deducciones que impactan el avance del proyecto, afectando la liquidez del concesionario y su EPC lo que se traduce en una marcada deficiencia en la actual ejecución del proyecto y las dificultades para el cumplimiento del plan de obras a ejecutar.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- La disminución en la ejecución de obras que se evidencia desde julio de 2017, completando así 10 meses de inactividades de ejecución advierte retrasos considerables que no permitirán cumplir el plan de obras señalado en el otrosí 2 de 2017, por lo cual deben generarse unos lineamientos concretos por parte de la supervisión e interventoría

evaluando los escenarios para el presente y futuro inmediato del proyecto, en caso de declararse la caducidad y la consecuente liquidación del proyecto.

- El abandono de obras a lo largo y ancho del corredor vial en ejecución representan unos reprocesos muy altos a la hora del reinicio de labores a desarrollar, lo cual implica unos tiempos adicionales de ejecución ya que gran cantidad de dichas obras requieren rehacerse o hacerles un diagnóstico de calidad por el desgaste generado por la exposición al medio ambiente sin haberse concluido; la supervisión e interventoría deben establecer los efectos en el caso de una liquidación y para la culminación del proyecto.
- Respecto al reinicio de obras planteado por el concesionario vale la pena señalar que el mismo es muy bajo y se limita a sitios puntuales en donde las obras estaban muy avanzadas, lo cual no se considera como reinicio de la ejecución sino como culminación de los hitos de mayor avance que en todo caso no son muchos; sobresalen los referidos al tramo 7 donde están por culminarse alrededor de 30km.
- Para un reinicio de obras el concesionario debe demostrar que retomará varios frentes de trabajo en simultaneo, luego de que los mismos se encuentren en estado de abandono con obras expuestas al medio ambiente que viene desgastando los trabajos allí realizados; en este sentido se debe verificar por la supervisión e interventoría un plan de trabajo coherente a la ejecución que requiere el proyecto y a una eventual nueva programación de hitos para su cumplimiento.
- El consolidado de deducciones y/o disminuciones que actualmente se contabilizan por la interventoría advierte un escenario financiero preocupante para la ejecución de las obras que están pendientes por culminar, es necesario definir si los incumplimientos que se encuentran en trámite serán aplicados a la concesión ya que estos señalan una cantidad cercana a los 170 mil millones.
- Las deducciones ya impartidas hacia el concesionario superan los 30 mil millones que en todo caso son pérdidas para la concesión, generando un impacto financiero por la liquidez necesaria para adelantar trabajos actualmente, recursos que no serán recuperados por la concesión y que a su vez podrían ser utilizados para otros usos en el proyecto a futuro.
- De acuerdo con los avances evidenciados en la auditoría respecto a la ejecución física del proyecto de concesión, no se avizora un buen futuro para su terminación con el actual concesionario, los retrasos son considerables e impiden advertir un restablecimiento cercano de ejecución dadas las situaciones financieras tanto de liquidez como de deudas con los proveedores y contratistas locales lo cual requiere que se sigan aplicando todas las medidas contractuales por parte de la supervisión y de la interventoría previstas para el cumplimiento contractual, así como la aplicación de las sanciones correspondientes que el contrato prevé.

6.2 Dificultades jurídicas del proyecto

6.2.1 Inicio de proceso de caducidad

Debido a la grave disminución en la ejecución generada en julio de 2017, la interventoría del proyecto, de acuerdo a lo previsto en el numeral 15.02 del contrato de concesión 007 de 2010, solicitó a la Entidad adelantar un proceso de caducidad al contrato de concesión, mediante oficio del 5 de octubre de 2017 con Rad. 20174091070642, en el cual se señalan los argumentos que dan origen a dicha solicitud, resaltando de manera significativa incumplimientos graves que amenazan la parálisis total del proyecto, tales como: dificultades en la financiación del proyecto, incumplimientos al programa de obras, incumplimientos en los índices de operación y actividades de mantenimiento.

Al respecto, el concesionario mediante Rad. 20174091270632 del 29 de noviembre de 2017, respondió uno a uno los señalamientos de la interventoría, señalando las causas que han dado origen a la situación presentada, con el fin de desvirtuar obligaciones contractuales que le aplican y que son de riesgo de la concesión; el 19 de diciembre de 2017 el concesionario presentó un plan de acción proponiendo alternativas de solución con nuevas orientaciones para la ejecución del contrato; sin embargo, luego de ser analizadas por la interventoría y la ANI estas no fueron aceptadas por no ajustarse a la debida ejecución contractual.

La ANI mediante comunicación del 29 de diciembre de 2017 con Rad. 20177010417171 cita al concesionario a audiencia para el 31 de enero de 2018, dando así inicio al proceso de caducidad para el contrato 007 de 2010, dentro del cual se han adelantado alrededor de 12[5] audiencias en las cuales se han adelantado los descargos por parte del concesionario; de manera paralela también se trabaja en tratar de encontrar una solución que permita restablecer la ejecución del contrato bajo 4 condiciones innegociables por parte de la Entidad las cuales son:

1. Reinicio de las obras (varios frentes de obra)
2. Garantías de financiamiento para culminar la ejecución
3. Plan de pago a los proveedores a quienes se les adeuda en la zona de influencia del proyecto
4. Levantamiento de los tribunales de arbitramento generados contra la Entidad, tres actualmente.

En tanto no se replanteen y plasmen las condiciones necesarias para dar un reinicio con las condiciones previstas por la Entidad, se seguirá adelantando el proceso sancionatorio de caducidad que puede derivar en la terminación y liquidación del contrato, situación que genera graves dificultades para el logro de resultados del proyecto ya que implica volver a estructurarlo y licitarlo con una gran cantidad de obras inconclusas.

[5] Audiencias por caducidad del contrato de concesión hasta el mes de abril de 2018.

6.2.2 Procesos de incumplimiento que advierte la interventoría por cuenta de las actuaciones del concesionario

La interventoría en cumplimiento de sus funciones viene adelantando las alertas y advertencias a la Entidad por cuenta de los incumplimientos presentados a lo largo de la ejecución del proyecto; actualmente se evidencian una gran cantidad de solicitudes de inicio de procesos sancionatorios por cuenta de los siguientes señalamientos:

- Incumplimientos por no terminación de hitos de vía nueva
- Incumplimientos por no terminación de hitos de mejoramiento
- Incumplimientos por no inicio de operación de hitos de vía nueva
- Incumplimientos por no inicio de operación de hitos de mejoramiento
- Incumplimiento por no fondeo de subcuenta de interventoría
- Incumplimiento por no fondeo de subcuenta de supervisión aérea
- Incumplimiento de indicadores de estado y operación
- Incumplimientos por no continuidad

Ante los incumplimientos anteriormente señalados, la interventoría ha realizado el respectivo análisis, solicitando las acciones al interior de la Entidad, haciéndose necesario continuar adelantando las actuaciones respectivas que derivan en disminuciones y multas para el concesionario, lo cual coadyuva al proceso sancionatorio, además de preservar los recursos del Estado por cuenta del no cumplimiento del contrato por parte del concesionario.

6.2.3 Procesos sancionatorios que se adelantan en el proyecto

El proyecto se encuentra adelantando 2 procesos sancionatorios al concesionario los cuales se describen a continuación:

- Incumplimiento de la entrega de diseños fase 3 del puente sobre el Rio Magdalena a la altura del municipio de Plato, Magdalena.

Desde septiembre de 2017 la interventoría advirtió sobre los incumplimientos en la entrega de los diseños fase 3 del puente Plato; de la misma manera la Entidad, el 25 de octubre de 2017 citó a primera audiencia al concesionario para dar inicio al proceso sancionatorio por el presunto incumplimiento en la entrega de la totalidad de los documentos de los estudios y diseños del nuevo puente sobre el Rio Magdalena en Plato.

Posterior al señalamiento generado por la interventoría se han adelantado las audiencias correspondientes para las actuaciones de las partes (concesión e interventoría) en virtud del incumplimiento, por lo cual en el mes de abril de 2018 ya se cuenta con el dictamen pericial y se solicitó una actualización a la interventoría respecto al estado de cumplimiento del concesionario, quedando a cargo de la ANI las actuaciones que sean del caso para la imposición de la multa correspondiente.

- Proceso de caducidad (se detalla de manera especial en el numeral 6.2.1 del presente informe)

Como se puede observar se adelantan 2 procesos sancionatorios; sin embargo, en trámite se tienen alrededor de 15 procesos de incumplimiento por no entrega de hitos, adicional a un incumplimiento por no entrega de información a la interventoría.

6.2.4 Tribunales de arbitramento instaurados por el concesionario:

El proyecto Ruta del Sol Sector 3 enfrenta actualmente 3 tribunales de arbitramento entablados por el concesionario, dos de ellos a nivel internacional y uno nacional; los tribunales vienen adelantándose de la siguiente manera:

Tabla 6. Resumen de los tribunales instaurados

TIPO DE TRIBUNAL	RESUMEN DE LA DEMANDA	SOLICITUD DEL CONCESIONARIO	CUANTIA DE PRETENSIONES	TRAMITE
Arbitraje nacional	Yuma instauró el 21 de julio de 2017 demanda arbitral por mayor número de variantes (15 adicionales vs 1 contractual) exigidas por la ANLA mediante Licencias Ambientales	Que se declare cuál es la obligación contractual del número de variantes, Que se reconozca el mayor valor por las variantes adicionales	$136.209.075.348	Contestación de Demanda realizada por la ANI el 15 de diciembre de 2017
Arbitraje Internacional	Salini Impregilo interpone demanda el 17 de noviembre de 2017 con el fin de evitar la afectación de la fianza suscrita al considerar que Yuma Concesionaria S.A. no ha incumplido el contrato.	Se declare que Yuma Concesionaria no ha incumplido, Que se declare que la ANI no puede terminar el Contrato, Que se declare que la ANI no tiene derecho a hacer efectiva la fianza del contrato.	Indeterminada	Recopilación Información Abogado Externo / Integración del Tribunal Arbitral
Arbitraje Internacional	Yuma Concesionaria interpone demanda el 7 de diciembre de 2017 por considerar que se ha Desequilibrado económicamente el contrato de concesión	Que se declare que se presentaron hechos que encarecieron el contrato, no imputables al concesionario. Que se declare que se presentaron hechos atribuibles a la ANI que encarecieron el contrato. Que se restablezca la ecuación económica del contrato. Que se paguen los perjuicios.	$570.000.000.000	Recopilación información Abogado Externo / Integración del Tribunal Arbitral

Fuente: Informe de supervisión, marzo de 2018.

Ante las demandas presentadas por el concesionario, la Entidad viene revisando particularmente cada una de estas analizando las pretensiones del concesionario y estableciendo la pertinencia o no de las mismas; este ejercicio se ha desarrollado en conjunto con la interventoría del proyecto y de abogados externos de la Entidad para llevar a cabo el análisis y adecuada contestación.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- En virtud del proceso de caducidad que se adelanta, es necesario que la Entidad y la interventoría se preparen para una posible terminación y liquidación del contrato, además de una reversión del mismo, por cuenta del proceso que se viene adelantando ya que se evidencian incumplimientos graves que tienen grandes dificultades para subsanarse en el corto tiempo.
- La caducidad se viene adelantando desde octubre de 2017 con audiencias desde el mes de enero de 2018, por lo cual es importante que la dependencia de Defensa Judicial, continuar dando trámite de manera expedita a las diligencias necesarias, ya que la decisión que se tome al respecto es determinante para el futuro del mismo.
- Se evidencian muchos incumplimientos que podrían convertirse en nuevos procesos sancionatorios lo cual hace mucho más complicada la situación que atraviesa el proyecto; se solicita a la dependencia de Defensa Judicial y a la supervisión revisar de manera ágil, si es procedente dar inicio a los sancionatorios.
- Las cuantías de deducción que se vienen aplicando por incumplimientos, generan cifras alarmantes para la continuación del proyecto, las graves dificultades económicas que tendría el concesionario en caso de que se dejen en firme cada uno de los incumplimientos señalados; es urgente la toma de decisiones para que el concesionario subsane los incumplimiento, de lo contrario es previsible que se permanezca en una situación de difícil cumplimiento para la reanudación del proyecto en torno a su ejecución.
- Los procesos sancionatorios se vienen adelantando de acuerdo al procedimiento interno, sin embargo, es necesario que se tomen decisiones concretas respecto al incumplimiento de los estudios y diseños de puente Plato ya que esta en cabeza de la ANI tomar una decisión respecto a todos los elementos probatorios aportados y las audiencias realizadas, con el fin de definir la sanción correspondiente.
- Los tribunales de arbitramento que se tienen en la actualidad requieren que se continúe realizando el análisis detallado de cada una de las pretensiones con el fin de sustentarse de manera clara y concreta las actuaciones que se adelanten ante estos.

6.3 Dificultades financieras que impactan la ejecución del proyecto

6.3.1 Falta de recursos para continuar la obra

A partir de la suscripción de los otrosí 8 y 9 de abril de 2017, se planteó una solución para el cumplimiento de las metas al concesionario; sin embargo, a la fecha se vislumbran grandes dificultades por cuenta de las deudas que acumula el EPC del concesionario con los proveedores y

contratistas que venían adelantando trabajos para el proyecto Ruta del Sol Sector 3; si bien se plantean deudas alrededor de 180 mil millones y unas reclamaciones del concesionario que oscilan en los 1.73[6] billones derivados de sumas que pretende le sean reconocidas por causas no imputables a él.

Según el plan de obras aprobado y definido en el anexo técnico 2 del otrosí 8 firmado en abril de 2017, las obras de ejecución del proyecto deben ser entregadas en diciembre de 2019, lo cual es muy poco probable de que suceda, teniendo en cuenta que hay tramos del proyecto que no han iniciado la ejecución, además que implica poder reactivar todos los frentes de obra que traía el proyecto alrededor de 140 y generar la confianza del sector financiero para inyectar recursos económicos al proyecto.

En consecuencia a lo anterior y ante las dificultades de financiación y falta de liquidez del concesionario, se ve muy difícil una inyección de recursos, más allá de que se puedan cumplir las metas definidas en el otrosí 9 para el reconocimiento de pagos parciales por hitos descrito; en cuanto a las reclamaciones presentadas ante los tribunales, estas no generan una rápida disposición de recursos por parte del concesionario, lo cual remite a que la única liquidez financiera la obtenga a través de los socios de la concesión o de llegar tener un nuevo crédito y financiación por parte de la banca.

6.3.2 Indicadores financieros que evidencian una situación crítica para cumplir el proyecto

Dentro del análisis realizado por la interventoría a los estados financieros del concesionario es importante resaltar que los indicadores que se generan de dicha información evidencian situaciones críticas de dificultad económica, que a continuación señalaremos.

El ROA (Rentabilidad sobre los activos totales) y ROE (Rentabilidad sobre los recursos propios) son negativos por lo cual el proyecto no está siendo rentable para los inversionistas ni para los accionistas, ya que se están presentando resultados negativos.

La liquidez y capital de trabajo vienen disminuyendo en los últimos meses lo cual advierte menores recursos para satisfacer las necesidades en el proyecto.

La solvencia se encuentra en un nivel muy bajo y el endeudamiento bastante alto para las necesidades del proyecto, lo cual hace entender que es muy difícil sostener la situación que vive el concesionario para disponer de recursos que garanticen la ejecución del proyecto.

El proyecto sobrevive gracias a la operación y mantenimiento que adelanta con recursos de los peajes; sin embargo, no cuenta solvencia económica que le permita adelantar los trabajos necesarios para el corredor vial y que por el contrario mes a mes se incrementan las dificultades de orden financiero que impactan en las áreas técnicas.

6.3.3 Disminuciones acumuladas que impactan el proyecto

En el numeral 6.1.3 se señalan las cantidades que vienen siendo acumuladas en virtud de las disminuciones, lo cual genera que el proyecto a medida que ha ido pasando el tiempo se siga

[6] Comunicación Yuma Concesionaria, Rad. 2017409127063-2 del 29 de noviembre de 2017.

desfinanciando por cuenta del no cumplimiento de ejecución; sin embargo, la proyección que se genera si se confirman las deducciones y multas acumuladas que lleva el proyecto, estaríamos alrededor de los 200 mil millones, una cifra que genera máxima alerta más aun cuando se tienen deudas con proveedores y contratistas en aproximadamente 180 mil millones.

Si bien el espíritu de las deducciones es apremiar a que se dé un cumplimiento en el corto tiempo y las multas también generen manejar tiempos y cumplimientos más rápidos, es necesario establecer que para el presente contrato los apremios no han sido suficientes para conminar un cumplimiento contractual y por el contrario se han convertido en una carga que se traduce en multas y deducciones de gran tamaño.

La Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones, ante las situaciones evidenciadas anteriormente:

- El principal problema del proyecto es la falta de recursos, lo cual impacta de manera secuencial todas las áreas principalmente las que se enmarcan en un avance físico del proyecto, por lo cual es necesario que la interventoría y la ANI analicen el estado actual de avance de obras respecto al cumplimiento porcentual de las mismas para verificar si se puede retribuir en algún porcentaje al concesionario los cumplimientos parciales adelantados, como en el caso de los 30 Kms. del tramo 7 que está para puesta en servicio..
- Dado que el problema es financiero es necesario establecer las posibilidades de financiación del concesionario para poder adelantar las obras faltantes en el proyecto, entre otros, ya que con esto se define si el proyecto es viable para continuar.
- La situación financiera del concesionario y su EPC es crítica y el señalamiento para asumir mayores costos ha generado reclamaciones a la Entidad, en donde se pretende que el Estado asuma costos que no son imputables al mismo, dado que hay riesgos que se materializaron y generan un aumento en el costo de las actividades que permitan cumplir la ejecución del proyecto, pero que contractualmente están a cargo del concesionario.
- De acuerdo a los incumplimientos que se han detectado por la interventoría y la supervisión, las sanciones que se impongan impactarán aún más la liquidez del proyecto.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) validando el cumplimiento de las las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría. Así mismo, se realizó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría siendo esta la cuarta auditoría en realizarse; en todos los casos se ha encontrado en estado de construcción el proyecto, además de la operación y mantenimiento que se adelanta desde el acta de inicio del contrato. En consecuencia, se cuenta con datos que permiten evidenciar si se han tomado acciones a partir de las recomendaciones realizadas en anteriores auditorías, para el mejoramiento continuo.

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo (Matriz de Evaluación de Desempeño – MED) de los compromisos mínimos exigibles a la concesión 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 matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno. [7] A partir de la auditoría adelantada en mayo de 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 7. Resultados de calificación MED de Mayo de 2018.

Nombre proyecto concesión	*Ruta del Sol Sector 3*
Nombre interventoría proyecto	*Consorcio El Sol*
No. contrato interventoría	*SEA 057 de 2012*
Fecha de evaluación	*43236*

		0-69	70-89	90-100	
		Calificación desempeño de interventoría CARRETERO			
Id	Componente	Bajo	Medio	Alto	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	-	80,55	-	11/11 (100%)
02	Gestión Técnica	-	83,20	-	21/21 (100%)
03	Gestión Financiera	-	79,95	-	19/19 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	85,38	-	16/16 (100%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	-	83,25	-	20/20 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	83,33	-	12/12 (100%)
07	Gestión Social	-	77,94	-	17/17 (100%)
08	Gestión Predial	-	83,25	-	10/10 (100%)

Calificación ponderada:	**82/100**	**Cumplimiento contractual:**	**126/126 (100%)**

Fuente: Elaboración propia.

Las calificaciones reportadas se encuentran acorde a la metodología utilizada por la Oficina de Control Interno hasta 2017, según la cual el desempeño de una interventoría se considera alto si la calificación global se encuentra entre 61 y 80. A partir de la actualización hecha en 2018 el desempeño se considera alto si las calificaciones se encuentran entre 90 y 100, medio entre 70 y 89 y bajo entre 0 y 69.

El resultado obtenido para la Interventoría Consorcio El sol, en la actual auditoría, fue de 82 sobre 100, resultado global, a partir de la evaluación de ocho (8) componentes. En esta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

[7] Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 18, 21 y 22 de mayo de 2018.

A nivel general, se observó una interventoría que cumple con todas sus obligaciones contractuales denotando un **100%** de cumplimiento sobre las evaluadas (126 de 126, ver columna 6 de la

Tabla 7); es importante resaltar que la interventoría está desde casi el inicio del proyecto y lleva 6 años en el mismo, periodo en el cual ha sido visitada 4 veces por esta Oficina para evidenciar el avance y cumplimiento de la interventoría. En la sección 9.1.1 se detallan las conclusiones para la interventoría.

Es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en años diferentes no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como por ejemplo, en las dos primeras calificaciones el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

En las visitas de auditoría realizadas los días 18, 21 y 22 de mayo de 2018, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación), fueron valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

Se evidencia una interventoría que viene dando cumplimiento al contrato generando actuaciones enfocadas en preservar el cumplimiento contractual del concesionario, donde se precisan actuaciones de índole jurídico por los diferentes incumplimientos que se han generado en el contrato además de la verificación constante del avance de las obras, el cual para el presente momento se encuentra con una disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto. En la presente auditoría se resaltan los controles que se han generado como parte del mejoramiento continuo de la interventoría, los cuales fueron constatados en la visita realizada para el presente año, producto, entre otras, de las recomendaciones generadas en las anteriores visitas al proyecto por parte de la Oficina de Control Interno.

La calificación obtenida se ubica dentro de un rango medio, lo cual evidencia un cumplimiento de la totalidad de los criterios evaluados, de hecho con cumplimientos superiores a los contractuales; los aspectos que se resaltan y otros que precisan un mejoramiento serán abordados en la tabla 8; a continuación se presenta el análisis de cada componente evaluado en esta auditoría, así:

Tabla 8. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS Y/O GESTIÓN QUE DA VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA Y/O RECOMENDACIONES
Administrativo	Para el componente administrativo se evaluaron 14 criterios que aplicaban en la	- Se sugiere revisar el Manual de Reversión (GCSP-M-001) ante una posible terminación

80.54/100	etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 11 criterios contractuales y 3 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - Se denota cumplimiento a nivel organizacional, cumple con el personal previsto en el plan de cargas y con los equipos asociados al mismo; se verifica personal adicional en algunas áreas y se evidencian vehículos adicionales en la zona del proyecto. - Se viene dando un apoyo y acompañamiento adecuado a la ANI de acuerdo a las diferentes situaciones que vive el proyecto y que enmarcan dificultades en la ejecución del proyecto. - Se realizan auditorías internas a la interventoría, lo cual genera aportes de mejoramiento continuo; de manera adicional se generan auditorías al plan de calidad del concesionario lo cual generó mejoras importantes en la ejecución de las obras.	anticipada del contrato de concesión por cuenta del proceso de caducidad que se adelanta. - La exigencia de la información al concesionario es necesaria a lo largo de la ejecución de cualquier etapa del proyecto de concesión por lo cual es necesario seguir documentando las diferentes solicitudes realizadas al concesionario que aún no tienen contestación y son requerimientos necesarios para la gestión de control que adelanta la interventoría, por lo cual se sugiere a la interventoría remitir a la supervisión dicha información para poder acceder a la misma mediante apoyo de gestión de la ANI.
Técnico 83.20/100	Para el componente técnico se evaluaron 28 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 21 criterios contractuales y 7 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - Se evidencian oficios, alertas y planteamientos generados por la interventoría para la adecuada ejecución de las obras del proyecto, que el concesionario responde en la mayoría de los casos acogiendo las sugerencias planteadas. - Se denota un adecuado seguimiento a la identificación de daños y novedades reportados al concesionario para su mejoramiento tanto a nivel de pavimento como a nivel de indicadores de cumplimiento en materia de mantenimiento rutinario. - Se realiza una detallada verificación de avance de ejecución por hitos y tramos, tanto de vía nueva como de mejoramiento, generando así un control estricto al cumplimiento contractual del concesionario.	- Solicitar al concesionario mantener una señalización de obra preventiva en sitios donde hay obras inconclusas con el fin de que no se generen inconvenientes de los usuarios al tratar de usar estos tramos y sean focos de inseguridad vial; de la misma manera en las noches prever señales que precisen advertencia en sitios críticos. - Se requiere a la interventoría complementar el inventario general del proyecto con registro fotográfico. - En los pasos urbanos los cuales tienen variantes, revisar con el concesionario para generar actividades de mantenimiento preventivo y correctivo debido al estado crítico de la estructura de pavimento, ya que en estos pasos obligatorios se denotan muy malas condiciones de seguridad vial. - En virtud de la dimensión del contrato de concesión es necesario solicitar al concesionario incrementar las cuadrillas de mantenimiento rutinario en algunas épocas del año; se evidencia que la rocería en varios tramos del proyecto supera incluso las defensas metálicas, la colmatación de alcantarillas de la misma manera, la limpieza de señales, entre otros aspectos. - Para los SOS se sugiere revisar la información

		que se tiene en los mismos debido a que no genera claridad para su uso, además de esto involucrar en la calcomanía los servicios de la concesión y los logos de gobierno. - Solicitar al concesionario realizar acciones que permitan dar cierre a retornos ilegales a lo largo de los separadores en diferentes tramos del proyecto que evidencian peligros constantes en materia de operación y seguridad vial.
Financiero 79.95/100	Para el componente financiero se evaluaron 22 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 19 criterios contractuales y 3 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - Se denotan acciones de verificación a nivel detallado de los procesos de disminución en los cuales el concesionario ha incumplido. - Se llevan a cabo análisis a los indicadores financieros del concesionario y del patrimonio autónomo que permiten establecer las situaciones de dificultad financiera que adelanta el proyecto actualmente. - Se adelantan proyecciones de acuerdo a los recursos faltantes a nivel predial que sirven de apoyo a la solicitud de recursos adicionales ya que las contingencias no son suficientes.	- Solicitar de manera perseverante la aclaración sobre las cifras del balance que desde septiembre de 2017 no se ha aclarado por parte de la concesión. - Mantener las advertencias en virtud del cumplimiento de los intereses crediticios que se han vencido en los últimos meses y siguen generando una dificultad para completar el pago de los créditos que tiene el concesionario. - Mantener un seguimiento pormenorizado de las deducciones que se vienen generando derivadas de los incumplimientos del concesionario y en virtud de nuevas deducciones llevar el control de dicha subcuenta que podría seguir aumentando. - Es importante generar una valoración general del proyecto de acuerdo a las obras que se han realizado y podrían ser recibidas en virtud de una posible caducidad del contrato.
Jurídico 85.38/100	Para el componente jurídico se evaluaron 9 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 8 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 88% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - Se han generado conceptos en oportunidad referidos a situaciones de incumplimiento que evidencian dificultades de ejecución. - Se viene acompañando y asesorando a la entidad en virtud de los tribunales de arbitramento instaurados por el concesionario. - Se asiste a las audiencias de caducidad en virtud del acompañamiento que se genera al proceso sancionatorio.	- Adelantar un seguimiento minucioso a los procesos de incumplimiento y su posible establecimiento como sancionatorios, brindar el apoyo necesario a la Entidad para remitir la información que sea requerida en el área de sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica. - Apoyar y acompañar a la Entidad en el proceso de caducidad que se viene adelantando, tanto en las audiencias como en los planteamientos generados en las mismas, remitir los elementos probatorios necesarios para adelantar el trámite que se viene generando. - Llevar a cabo una revisión minuciosa de las pretensiones generadas por el concesionario en los tribunales de arbitramento instalados en contra de la Entidad, analizando de manera particular cada una de las pretensiones y evaluando la pertinencia de las mismas, generando un diagnóstico de probabilidad de ocurrencia de las reclamaciones citadas por el

		concesionario. - Advertir mensualmente y conforme al cronograma de ejecución del proyecto los incumplimientos que se mantendrían y que se generarían por la no entrega de las obras pactadas, acorde al calendario generado en el otrosí 8 el cual define claramente la entrega de las obras en cada tramo del proyecto. - Advertir a la entidad los escenarios que se generarían en caso de una posible caducidad generando una terminación anticipada del proyecto, lo cual derivaría en acciones a realizar para el recibo y valoración de obras terminadas y no terminadas que tiene el proyecto. - Se requiere el apoyo de la interventoría en virtud de las unidades de medida previstas en la formulación del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI derivado de la auditoría hecha por la Contraloría en el año 2017, lo cual tiene término de remitir los soportes hasta el 30 de junio de 2018 por parte de la supervisión.
Aforos y recaudo 83.25/100	Para el componente aforos y recaudo se evaluaron 21 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 20 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - Se destaca un control adecuado en la validación de conteos y recaudo de las áreas de peaje. - La infraestructura física de las áreas de pesaje y peaje mantienen un acorde seguimiento respecto a las características necesarias para el funcionamiento de las estaciones y de los requerimientos generados por la interventoría.	- Debido a la ampliación de los peajes se sugiere solicitar al concesionario información sobre los nuevos programas a instalar en las ampliaciones de las estaciones de peajes y que pretenden actualizar el software del control operativo de las casetas y centro de control. - Debido a los mantenimientos que realiza el concesionario en diferentes épocas del año a la báscula fija, evaluar un plan de contingencias para dichos momentos lo cual podría considerar tener una báscula móvil que preste el servicio mientras se calibra o ajusta la actual.
Ambiental 83.33/100	Para el componente ambiental se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 10 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - El control hacia el cumplimiento de las obligaciones de las licencias ambientales es reportado periódicamente por la interventoría en cumplimiento de lo	- Se sugiere hacer seguimiento riguroso a las observaciones de la autoridad ambiental en virtud de los Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA que se presentan cada año.

	dispuesto; asimismo por lo definido en las diferentes modificaciones de licencias, generadas durante el proyecto.	
Social 77.94/100	Para el componente social se evaluaron 18 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 17 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - EL cumplimiento de los programas definidos en el plan de gestión social se cumplen periódicamente y se refleja por la interventoría en indicadores que miden su avance.	- Se requiere que la interventoría evidencie el impacto de los programas que se vienen adelantando en virtud del mejoramiento, como por ejemplo el de movilidad segura, si una vez implementado el mismo se han generado disminuciones de accidentalidad. - Se recomienda a la interventoría adelantar la revisión minuciosa de las PQRS que no se han podido cerrar hasta el momento y si las causas de que no se hayan cerrado obedece a gestiones que no viene adelantando la concesión. - Además de los canales de comunicación oficiales del concesionario como lo son la página web y las emisoras locales, se sugiere hacer seguimiento a redes sociales tales como twitter en la cual el concesionario también emite información del proyecto.
Predial 83.25/100	Para el componente predial se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 10 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría. - Se evidencia acompañamiento permanente a la gestión predial del proyecto; sin embargo, aún quedan bastantes predios por adquirir y escriturar a favor de la Entidad, situación que se viene adelantando permanentemente por el concesionario y se avizoran falta de recursos para su culminación.	- En virtud de las áreas remanentes que se pretenden adquirir por parte del concesionario, visitar estos predios para corroborar la situación de no desarrollabilidad, ya que se evidencian algunos con áreas muy grandes que generan dudas para su adquisición. - Se recomienda hacer un barrido completo del corredor evidenciando las invasiones de la franja del derecho de vía para hacer prevalecer la necesidad de no ocupación, siendo predios estatales no deben ser aprovechados por terceros con fines particulares. - Establecer una expectativa de adquisición en tiempos de los predios en estado de expropiación debido a la incertidumbre que vive el proyecto.

Luego de la revisión de los diferentes componentes y criterios asociados a la interventoría, a pesar de las dificultades que presenta el proyecto, se puede evidenciar que los controles asociados al cumplimiento contractual vienen siendo aplicados de manera estricta y concreta; sin embargo, y pese a lo anteriormente señalado la ejecución del concesionario no ha sido la esperada por lo cual se confía en que las actuaciones que se han derivado por parte de la supervisión e interventoría cumplan la labor de defender los intereses del Estado.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades de la Oficina de Control Interno levantadas en auditorías pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año.

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

El proyecto auditado tiene abiertos a la fecha diecisiete (17) hallazgos de la Contraloría General de la República (CGR), con acciones de mejoramiento cumplidas para cinco (5) hallazgos y en término para los doce (12) hallazgos restantes; respecto a estos últimos podemos señalar que diez (10) de estos últimos fueron objeto de la auditoría de cumplimiento a la vigencia 2016, presentada por la CGR en diciembre de 2017 y generaron un plan de mejoramiento en el primer semestre del presente año.

En esta sección, se presentan los hallazgos que están vigentes, sus causas y los avances de sus planes de mejoramiento y se emiten recomendaciones para avanzar hacia el mejoramiento de cada problemática.

Tabla 9. Hallazgos del proyecto Ruta del Sol Sector 3

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
254-47	**Hallazgo Administrativo.** Estaciones de Pesaje El Copey y Tucurinca. Las cuatro básculas dinámicas instaladas por el Concesionario (una en Copey y tres en Tucurinca), aún no se han dado a la operación. Se muestra así una deficiente gestión de supervisión por parte del INCO e Interventoría durante el inicio de la ejecución del Contrato de Concesión. **% Avance unidades de media: 67%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.** Este hallazgo es compartido con el proyecto Santa Marta-Paraguachón.	1. Certificación del concesionario de la funcionalidad de las básculas versus los compromisos contractuales. 2. Concepto de interventoría respecto de la funcionalidad de las básculas. 3. Informe de cierre.
989-58	**Hallazgo Publicación Sistema Electrónico de Contratación Pública — Contratos de Concesión 001, 002 y 007 de 2010. (A y D).** La entidad no cumplió en oportunidad con la publicación de algunos otrosíes del contrato en el SECOP (Cto Concesión No. 2, otrosíes Nos 01, 02, 03, 04, 05, 06 y 07 / Cto Concesión No. 1, otrosíes 01 al 08, Cto	1. Circular de Vicepresidente jurídico. 2. Informe de seguimiento de indicador. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
	Concesión No. 7, otrosíes 1 al 5) **% Avance unidades de media: 60%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.** Este hallazgo es compartido con los proyectos, Ruta del Sol Sector 1 y Ruta del Sol Sector 2.	3. Manual de Contratación. 4. Oficio No. 2017-102-030791-1 del 21 de septiembre 2017. 5. Informe de cierre.
1213-25	**Hallazgo administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estado del Proyecto Concesión Ruta del Sol - Sector 3. Contrato 007 de 2010.** De la revisión realizada al cumplimiento de los compromisos y obligaciones del Contrato y de acuerdo con lo indicado en los informes de interventoría de los meses de junio, julio y agosto de 2017, se evidenció que el Concesionario no ha cumplido las Metas de Asfalto para estos meses, ni con las metas acumuladas mensuales establecidas en el Anexo Técnico 2 del Otrosí 8, encontrando que para el mes de agosto de 2017, para la vía nueva de los 184,977 Km proyectados, lleva ejecutados 156,393, lo que representa una diferencia de 28,584 Km no ejecutados y para Mejoramiento de los 139,482 Km proyectados, ha ejecutado 135,507 Km, cuya diferencia es de 3,976 Km, que totalizado significa que de los 324,450 Km de vía nueva y Mejoramientos proyectados se han ejecutado 291,900 Km, lo cual da una diferencia de 32,550 Km no ejecutados hasta el mes de agosto de 2017. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Informe de Interventoría. 2. Informe de gestiones y debida diligencia frente a los incumplimientos del Concesionario UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 3. Procedimiento GEJU-P-003 Imposición de Multas y Sanciones a Concesionarios e Interventorías. 4. Procedimiento GEJU-P-014 Proceso sancionatorio contractual. 5. Informe de cierre.
1214-26	**Hallazgo administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria y Penal. Reprogramación Vigencias Futuras Otrosíes No. 1 y 8 del Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.** El parágrafo segundo de la Cláusula Tercera del Otrosí No. 1, suscrito el 1 de septiembre de 2013, y el parágrafo 3 del Otrosí No. 8 suscrito el 28 de abril de 2017, establecen que la distribución de los aportes que se plantea en cada documento se encuentran sujetos a los trámites que de orden presupuestal y/o fiscal debe adelantar la ANI para obtener en el menor tiempo posible las aprobaciones y autorizaciones que viabilicen la reprogramación de las vigencias futuras de acuerdo con la normatividad vigente, desconociendo el efectivo alcance del artículo 34 la Ley 1593 de 2012, por cuanto la aprobación del CONFIS que permite el traslado de las vigencias futuras programadas para los años 2015, 2016 y 2017 fue obtenida en sesión de noviembre 19 de 2013 y comunicada mediante oficio con radicado No. 2-2013-044350 del 20 de noviembre de 2013, es decir, dos (2) meses después de suscrito el Otrosí No. 1. **% Avance unidades de media: 0%.**	1. Concepto Jurídico de Asesor Externo que aborde la viabilidad de incluir condiciones dentro de los documentos contractuales de la ANI. 2. Propuesta normativa que regule los eventuales vacíos existentes en materia de APP's los cuales podrían incluir aspectos tales como los relacionados en este hallazgo. 3. Informe de cierre.

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
	Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.	
1215-27	**Hallazgo administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria. Modificación de las condiciones de pago de Hitos del Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.** En el Contrato de concesión 007 de 2010, se pactó que los dineros de la cuenta de aportes ANI se irían trasladando a la Cuenta de Aportes Concesionario, una vez se fuera ejecutando el 100% de cada Hito, entendiéndose como Hito, de acuerdo con la sección 13,04 literal d), la construcción o mejoramiento y rehabilitación de al menos diez (10) kilómetros de vía continuos, incluyendo, pero sin limitarse a puentes y viaductos. - En el Otrosí 1 de 30/09/2013, En el Otrosí 3 de enero de 2015, - El Otrosí 7 de 30/03/2016, El otrosí 9 del 28/04/2017. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Concepto Jurídico de Asesor Externo que aborde la viabilidad de incluir condiciones dentro de los documentos contractuales de la ANI. 2. Propuesta normativa que regule los eventuales vacíos existentes en materia de APP's los cuales podrían incluir aspectos tales como los relacionados en este hallazgo. 3. Informe de cierre.
1216-28	**Hallazgo administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria y Fiscal. Contribución aportes ANI Vigencias 2015 Y 2016. Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.** El giro correspondiente a los aportes ANI vigencia 2015, el cual ascendía a $275.814 millones, se hizo en dos etapas, la primera, el 30 de diciembre de 2015 por la suma de $265.372,9 millones, y la otra el 30 de marzo de 2016 por valor de $10.777,4 millones, lo que ocasionó que la Agencia pagará $276.150,4 millones, es decir $336,4 millones más de lo pactado contractualmente. De otra parte, el giro correspondiente a los aportes ANI vigencia 2016 el cual ascendía a $557.970 millones, también se realizó en dos etapas, la primera, los días 28 y 29 de diciembre de 2016 por la suma de $520.091 millones, y la otra el 23 de febrero de 2017 por un valor de $38.457,6 millones, lo que ocasionó que la Agencia pagará $558.548,7 millones, es decir, $578,8 millones, más de lo pactado contractualmente. Incumpliendo lo señalado en la sección 13.01 del contrato de concesión 007 de 2010 y la Resolución 084 de 2014, es decir, no cancelar la totalidad de su aporte vigencias 2015 y 2016 respectivamente, a más tardar el 31 de diciembre de ese año. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Informe financiero 2. Oficio al MHCP. 3. Informe de cierre

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
1217-29	**Hallazgo administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria y Fiscal. Aportes Concesionario Equity en especie. Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.** La Agencia Nacional de Infraestructura señala, que el concesionario realizó un aporte en especie constituido por costos, gastos y pagos, el 7 de abril de 2011, por la suma de $10.710,3 millones, correspondiente al primer pago que debía realizar con cargo al contrato de concesión 007 de 2010. En los gastos que se admitieron como aportes en especie del concesionario, se observa el denominado comisiones por la suma de $3.334,7 millones, se presume que corresponde al pago realizado a la IFC, y es superior al valor real que canceló el concesionario por este concepto, $2.747,6 millones, a Bancolombia por la comisión de la carta de crédito Stand-by por la suma de $489,4 millones, y a INGETEC por la suma de $139,2 millones. Teniendo en cuenta la fecha de suscripción del contrato 007 de 2010 (Agosto de 2010) y la fecha de su acta de inicio (Mayo de 2011), durante este período se generaron una serie de gastos que no tienen soporte que nos permita evidenciar que corresponden o guardan relación directa con su ejecución, ellos son: Honorarios $267,7 millones, Otros Servicios $163,9 millones, Gastos Legales $267,7 millones, Mantenimiento y Herramientas $55 millones, Adecuación e Instalaciones $52,1 millones y Gastos de Representación y Relaciones Públicas $29 millones, en cuantía de $936,5 millones. También se observa el pago de $3.716,4 millones por concepto de Contrato EPC, realizado entre enero y abril de 2011, cuando el contrato EPC suscrito entre el Concesionario y la Constructora Ariguaní SAS de acuerdo con lo ordenado en la sección 5.01 del contrato de concesión 007 de 2010 y el numeral 17 del Acta de Inicio de la fase de Construcción suscrita el 17 de agosto de 2012, se firmó el 22 de septiembre de 2011, es decir casi 9 meses después de realizado el pago y se canceló previo a la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Construcción y previo a la firma del contrato suscrito por este concepto. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Verificación de los soportes del equity en especie por parte de la interventoría e informe y recomendaciones al respecto. 2. Informe de cierre

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
1218-30	**Hallazgo administrativo, con presunta incidencia Disciplinaria - Rendimientos Financieros.** Los rendimientos financieros generados por los recursos que la entidad ha entregado a la concesión a título de aporte estatal entre diciembre de 2012 y agosto de 2017, no han sido reintegrados al Tesoro Nacional, vulnerando lo establecido en el Parágrafo 2º del artículo 16 del Decreto 111 de 1996. Los rendimientos generados con recursos del Estado que aún se encuentran en la cuanta Aportes ANI, ascienden a la suma de $160.664,1 millones. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Certificación de la Fiduciaria respecto del no pago al concesionario con cargo a rendimientos financieros. 2. Comunicación a la CGR delegada para investigaciones, juicios fiscales y jurisdicción coactiva, en la que se manifieste la inexistencia de daño, por la no ocurrencia del hecho descrito en el hallazgo. 3. Informe Financiero. 4. Conceptos jurídicos de Abogado Externo en relación con el asunto objeto de hallazgo. 5. Auto N° 51 de 2015 CGR, confirmado mediante Auto 00100 del 24 de marzo de 2015. 6. Informe de cierre
1219-31	**Hallazgo administrativo. Información Aporte ANI Diciembre de 2016. Ruta del Sol 3.** De acuerdo con la información suministrada por la ANI en respuesta al numeral 13 del oficio No. 002, numeral 1 del oficio 004 y numeral 2 del oficio 005, con respecto a los aportes dados por la ANI en el mes de diciembre de 2016, se observa que se presenta una diferencia de $30,8 millones. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Solicitud a MHCP para que los recursos sean catalogados como recursos propios sin situación de fondos. 2. Informe financiero. 3. Informe de cierre.

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
1220-32	**Hallazgo administrativo. Panel de expertos Contrato 007 de 2010 Ruta del Sol 3.** En el Acta de Inicio del contrato 007 de 2010, suscrita el 31 de mayo de 2011, se señala que "el día 24 de marzo de 2011 y 23 de mayo de 2011, previa verificación de los requisitos aplicables para los miembros del Panel de Expertos, se suscribió el Acta de nombramiento del Panel de Expertos acordado entre las Partes, con lo cual quedó conformado en debida forma el Panel de Expertos". La CGR al indagar sobre el tema, la Agencia señala que "Desde el acta de inicio que fue suscrita el 1 de junio de 2011 hasta el 28 abril de 2017, fecha en la cual se modificó la figura, el Panel de expertos no fue conformado, o estructurado en razón a que no se evidenció la ocurrencia de desavenencias que hubieren ameritado su conformación o convocatoria. Por lo anterior, durante la permanencia contractual del mecanismo no se efectuaron erogaciones por este concepto." (La CGR subraya fuera de texto). **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Certificación de la fiduciaria donde se verifica el NO pago por concepto de panel de expertos. 2. Modificación contractual en la cual se eliminó la figura de panel de expertos y en su lugar se estableció el mecanismo de amigable componedor. 3. Informe de cierre
1221-33	**Hallazgo administrativo. Contrato de Interventoría 174 de 2010 de Ruta del Sol 3.** El 27 de septiembre de 2010, el INCO suscribió el contrato de interventoría 174 con la firma HIDROCONSULTA, cuyo objeto consistía en ejecutar la interventoría técnica, administrativa, predial, ambiental del Sector 3 de la Ruta del Sol por la suma de $50,9 millones y una duración de 2 meses a partir de la suscripción del acta de inicio, lo cual sucedió el 28 de octubre de 2010. El contrato se prorrogó por un mes más y luego de dos suspensiones culminó su ejecución el 18 de marzo de 2011. El monto final del contrato ascendió a la suma de $76,4 millones los cuales fueron pagados en su totalidad al contratista. Dentro de las obligaciones generales del Interventor se encontraba controlar que el concesionario dentro de la ejecución del contrato de concesión 007 de 2010 cumpliera lo pactado, y dentro de las específicas se encontraba verificar la constitución de la garantía única de cumplimiento, la publicación del contrato en el Diario Oficial y en el SECOP, la constitución del Panel de Expertos, el pago de salarios y de la comisión de éxito, entre otras. **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Manual de Interventoría y Supervisión. 2. Informe de Cierre.

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
1222-34	**Hallazgo administrativo. Consistencia en la Información. Contrato de Concesión 007 de 2010 de Ruta del Sol 3.** a) El crédito sindicado, se debía obtener en cuantía de $220.000 millones en pesos constantes de diciembre de 2008, y la interventoría en sus informes señala que la financiación de los 4 bancos asciende a $450.000 millones que es mayor a lo pactado contractualmente, pero de acuerdo con lo consignado en la información suministrada por la Agencia se han desembolsado por este concepto $335.536,9 millones, suma que también es inconsistente, en la medida que contiene los $65.000 millones, correspondientes al último aporte Equity realizado por el concesionario. De acuerdo con la respuesta dada por la ANI, manifiesta que se obtuvo la financiación de cuatro bancos por $450.000 millones correspondiente al crédito, este valor difiere a la información suministrada por la ANI en desarrollo del proceso auditor. b) La interventoría en sus diferentes informes menciona que el concesionario ha realizado la totalidad de los aportes que les correspondía de acuerdo a lo pactado en la sección 6.02 del contrato de concesión 007 de 2010, sin embargo, de acuerdo con la información suministrada por la misma Agencia, tal aporte no se encuentra reflejado en la cuenta "aportes concesionario". c) Se observa que los rendimientos generados en la subcuenta divulgación fueron de $368 millones, sin embargo, de acuerdo con la información suministrada por la Agencia, los rendimientos trasladados de ésta subcuenta a la cuenta Aportes ANI-traslado rendimientos ANI, ascienden a la suma de $1.270,3 millones. d) La Agencia reporta que la subcuenta Soporte Contractual ingresaron $4.500 millones y $1.300 millones, provenientes de un traslado de fondos por cancelación de cuentas, lo que no es correcto, por cuanto el origen de estos recursos corresponde a los traslados de la subcuenta supervisión aérea. Por lo cual, la información reportada por la Entidad en atención a los diferentes requerimientos realizados por el Equipo Auditor, difiere de la que reporta la interventoría en sus informe **% Avance unidades de media: 0%.** **Fecha límite para cumplir con unidades de medida: 30 de junio de 2018.**	1. Concepto de Interventoría. 2. Informe de Cierre.

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional - PMI actualizado al 24 de mayo de 2018.

En junio de 2018 se pretende dar cumplimiento a la totalidad del plan de mejoramiento institucional aportando los soportes de las unidades de medida propuestas; sin embargo, no se evidencia cargue de información en la herramienta FTP la cual es con la cual la Oficina de Control Interno realiza seguimiento al cargue y completitud de los soportes que señala el plan de mejoramiento.

De los doce (12) hallazgos que se tienen actualmente en término, se evidencia que diez (10) de ellos están en avance 0% y los dos (2) restantes correspondientes a hallazgos compartidos mantienen un porcentaje de avance superior al 60% para su cumplimiento. Las fechas propuestas para la completitud del plan esta fijadas para el 30 de junio de 2018 y dado el poco avance evidenciado se genera una alerta a la supervisión ya que no se denotan acciones correspondientes a completar las unidades de medida planteadas, lo cual advierte la necesidad de que se revisen los avances que se tienen hasta el momento o que se defina la posible reprogramación de las fechas límite fijadas para el plan de mejoramiento de acuerdo a los procedimientos generados para este particular.

Se recomienda a la supervisión del proyecto remitir de manera periódica los avances que se vayan generando al PMI de cada uno de los hallazgos anteriormente señalados, debido a que no se deben allegar todos los soportes de las unidades de medida hasta el último día de plazo, ya que estos requieren verificación de la oficina de control interno.

Por parte de la CGR está pendiente la revisión de cinco (5) hallazgos asociados al proyecto, en donde fueron cumplidas las unidades de medida planteadas para el cierre de los mismos; de estos hallazgos tres (3) son hallazgos compartidos con los proyectos Santa Marta – Paraguachón, Ruta del Sol Sector 1, Ruta del Sol Sector 2 y Transversal de las Américas, además de dos (2) hallazgos propios del proyecto Ruta del Sol Sector 3 que también están pendientes de verificación por parte del ente de control.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Actualmente no se tienen no conformidades abiertas por lo tanto no hay plan de mejoramiento por procesos para este proyecto.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

Se consultó ORFEO[8]; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidencia que para el año 2017 y lo corrido de 2018 por parte de los entes de control se recibieron 37 comunicaciones con solicitudes e información acerca del proyecto Ruta del Sol Sector 3; de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- Todos los oficios fueron atendidos o informados según su requerimiento.

[8] Sistema de gestión documental Interno - ANI

- Se recibieron 14 provenientes de la Superintendencia de Puertos y Transporte, 27 de la Contraloría General de la República, 10 de la Procuraduría General de la Nación y ninguna de la Defensoría del Pueblo.
- La mayor cantidad de requerimientos los realiza la Contraloría General de la República en los cuales se solicita información técnica y financiera del proyecto con motivo de la realización de la auditoría por parte del organismo de control en la vigencia 2017, información sobre el proceso de consultas previas adelantado en el proyecto, se remiten las observaciones de la auditoría realizada y el informe final de la misma, además del traslado de un derecho de petición.
- En cuanto a los oficios allegados por la Procuraduría General de la Nación podemos señalar que se refieren al acercamiento del ente de control como mediador y garante en los procesos sancionatorios que se adelantan en contra del concesionario, además de las investigaciones disciplinarias que se vienen realizando a funcionarios de la Entidad, indagaciones sobre cierres de derechos de petición y acompañamiento en conciliaciones que adelanta el concesionario con proveedores de la zona del proyecto.
- Debido a las visitas de seguimiento a proyectos concesionados la Superintendencia de Puertos y Transporte oficio en varias oportunidades de acuerdo a la visita realizada en el año 2017, se resaltan un oficios indicando visita e informe de inspección al proyecto denotando posteriormente en el informe señalamientos de mal estado de la vía, de la señalización, a la báscula del proyecto e inspección nocturna, junto con el informe de un presunto incumplimiento en la operación de la misma para lo cual se piden contingencias al respecto. En cuanto a este último y una vez revisado con la supervisión y la interventoría del proyecto se evidencian acciones realizadas por el concesionario y verificadas por la interventoría y supervisión donde se precisan acciones de mejoramiento debido a que la verificación fue generada cuando la báscula estaba siendo calibrada en el mes de octubre de 2017 lo cual fue la principal causa que dio origen a que no se cumplieran los parámetros encontrados por el equipo de trabajo que realizó el estudio. Atendiendo la solicitud de mejoramiento planteada por la Superintendencia actualmente se encuentra en adecuado estado y con la calibración vigente.

En virtud de las notificaciones recibidas por los diferentes entes de control es necesario interactuar de manera ágil y convincente con las respuestas que se vienen adelantando a cada una de las peticiones, debido a que se evidencian solicitudes similares enfocadas a requerimientos de información tanto del proyecto como de actuaciones históricas de funcionarios de la Entidad; sin perjuicio de lo anterior se han venido atendiendo cada una de las solicitudes de cada dependencia respecto al proyecto de concesión. (Anexo - Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control).

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y auditados en general por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría, dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de

la Resolución 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoria y código de ética del auditor en la ANI (disponible en https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf), el cual se cita enseguida:

> *"Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe".*

El día 25 de mayo de 2018 se compartieron las conclusiones identificadas como posibles no conformidades y recomendaciones de la auditoría; la interventoría y supervisión dieron respuesta el día 29 de mayo de 2018 con soportes que evidencian acciones sobre las no conformidades encontradas. Luego de verificar los soportes remitidos se validaron estableciendo las situaciones que se presentan a continuación.

Las No Conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna tanto de la interventoría como de la supervisión.

9.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en la esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

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 de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas y estos deben ser remitidos al correo electrónico immejia@ani.gov.co, para su revisión y formalización. A continuación se presentan las no conformidades de acuerdo al responsable de cada proceso.

9.1.1 Para la Interventoría:

No se presentan no conformidades hacia la interventoría del proyecto.

9.1.2 Para la supervisión y equipo de apoyo:

No se evidencian no conformidades hacia la supervisión del proyecto.

9.2 Recomendaciones

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

9.2.1 Para la Interventoría

1. Se sugiere revisar el Manual de Reversión (GCSP-M-001) ante una posible terminación anticipada del contrato de concesión por cuenta del proceso de caducidad que se adelanta.
2. Si bien el contrato no permite la medición de algunos indicadores en la etapa preoperativa debe propenderse a revisar la Influencia que estos generan en una adecuada operación de la vía, se denotan algunos sectores con deficiencias notorias y perceptibles que impactan el uso de la vía. (Rocería, demarcación, señalización vertical, defensas metálicas), adicionalmente es importante señalar que no se han adoptado los cambios previstos en el manual de señalización vial 2015 expedido por el Ministerio de Transporte.
3. Solicitar al concesionario mantener una señalización de obra preventiva en sitios donde hay obras inconclusas con el fin de que no se generen inconvenientes de los usuarios al tratar de usar estos tramos y sean focos de inseguridad vial; de la misma manera en las noches prever señales que precisen advertencia en sitios críticos.
4. Se sugiere a la interventoría apoyar el inventario vial con registro fotográfico de las diferentes estructuras que se tienen y se han culminado a lo largo del corredor vial.
5. Es necesario que la interventoría lleve a cabo una revisión particular de la infraestructura que venía siendo ejecutada y fue abandonada durante el último año, debido a que se evidencia un deterioro importante en estructuras como puentes, alcantarillas, material granular extendido, cortes de talud sin protección, entre otras.
6. En los pasos urbanos los cuales tienen variantes, revisar con el concesionario para generar actividades de mantenimiento preventivo y correctivo debido al estado crítico de la estructura de pavimento, ya que en estos pasos obligatorios se denotan muy malas condiciones de seguridad vial.
7. En virtud de la dimensión del contrato de concesión es necesario solicitar al concesionario incrementar las cuadrillas de mantenimiento rutinario en algunas épocas del año, se evidencia que la rocería en varios tramos del proyecto supera incluso las defensas metálicas, la colmatación de alcantarillas de la misma manera, la limpieza de señales, entre otros aspectos.
8. Para los SOS se sugiere revisar la información que se tiene en los mismos debido a que no genera claridad para su uso, además de esto involucrar en la calcomanía los servicios de la concesión y los logos de gobierno.

9. Solicitar al concesionario realizar acciones que permitan dar cierre a retornos ilegales a lo largo de los separadores en diferentes tramos del proyecto que evidencian peligros constantes en materia de operación y seguridad vial.
10. Solicitar de manera persistente la aclaración sobre las cifras del balance que desde septiembre de 2017 no se ha aclarado por parte de la concesión.
11. Llevar a cabo una estimación predial total sobre las necesidades para culminar el proyecto más aun cuando ya se vienen utilizando recursos del fondo de contingencias y se avizora que no serán suficientes para culminar la gestión predial del proyecto.
12. Mantener las advertencias en virtud del cumplimiento de los intereses crediticios que se han vencido en los últimos meses y siguen generando una dificultad para completar el pago de los créditos que tiene el concesionario.
13. Mantener un seguimiento pormenorizado de las deducciones que se vienen generando derivadas de los incumplimientos del concesionario y en virtud de nuevas deducciones llevar el control de dicha subcuenta que podría seguir aumentando.
14. Es importante generar una valoración general del proyecto de acuerdo a las obras que se han realizado y podrían ser recibidas en virtud de una posible caducidad del contrato.
15. Adelantar un seguimiento minucioso a los procesos de incumplimiento y su posible establecimiento como sancionatorios, brindar el apoyo necesario a la Entidad para remitir la información que sea requerida en el área de sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica.
16. Apoyar y acompañar a la Entidad en el proceso de caducidad que se viene adelantando, tanto en las audiencias como en los planteamientos generados en las mismas, remitir los elementos probatorios necesarios para adelantar el trámite que se viene generando.
17. Llevar a cabo una revisión minuciosa de las pretensiones generadas por el concesionario en los tribunales de arbitramento instalados en contra de la Entidad, analizando de manera particular cada una de las pretensiones y evaluando la pertinencia de las mismas, generando un diagnóstico de probabilidad de ocurrencia de las reclamaciones citadas por el concesionario.
18. Advertir mensualmente y conforme al cronograma de ejecución del proyecto los incumplimientos que se mantendrían y que se generarían por la no entrega de las obras pactadas, acorde al calendario generado en el otrosí 8 el cual define claramente la entrega de las obras en cada tramo del proyecto.
19. Advertir a la entidad los escenarios que se generarían en caso de una posible caducidad generando una terminación anticipada del proyecto, lo cual derivaría en acciones a realizar para el recibo y valoración de obras terminadas y no terminadas que tiene el proyecto.
20. Se requiere el apoyo de la interventoría en virtud de las unidades de medida previstas en la formulación del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI derivado de la auditoría hecha por la contraloría en el año 2017, lo cual tiene término de remitir los soportes hasta el 30 de junio de 2018 por parte de la supervisión.
21. Debido a la ampliación de los peajes se sugiere solicitar al concesionario información sobre los nuevos programas a instalar en las ampliaciones de las estaciones de peajes y que pretenden actualizar el software del control operativo de las casetas y centro de control.

22. Debido a los mantenimientos que realiza el concesionario en diferentes épocas del año a la báscula fija, evaluar un plan de contingencias para dichos momentos lo cual podría considerar tener una báscula móvil que preste el servicio mientras se calibra o ajusta la actual.
23. Se sugiere hacer seguimiento riguroso a las observaciones de la autoridad ambiental en virtud de los Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA que se presentan cada año.
24. Se requiere que la interventoría evidencie el impacto de los programas que se vienen adelantando en virtud del mejoramiento, como por ejemplo el de movilidad segura, si una vez implementado el mismo se han generado disminuciones de accidentalidad.
25. Se recomienda a la interventoría adelantar la revisión minuciosa de las PQRS que no se han podido cerrar hasta el momento y si las causas de que no se hayan cerrado obedece a gestiones que no viene adelantando la concesión.
26. Además de los canales de comunicación oficiales del concesionario como lo son la página web y las emisoras locales; se sugiere hacer seguimiento a redes sociales tales como twitter en la cual el concesionario también emite información del proyecto.
27. En la revisión de la página web y demás redes sociales del concesionario debe solicitarse mantener actualizadas las noticias, vínculos y demás información referente al proyecto ya que se denota desactualización y con muy poco contenido de utilidad para los usuarios.
28. En virtud de las áreas remanentes que se pretenden adquirir por parte del concesionario, visitar estos predios para corroborar la situación de no desarrollabilidad, ya que se evidencian algunos con áreas muy grandes que generan dudas para su adquisición.
29. Se recomienda hacer un barrido completo del corredor evidenciando las invasiones de la franja del derecho de vía para hacer prevalecer la necesidad de no ocupación, siendo predios estatales no deben ser aprovechados por terceros con fines particulares. Se sugiere realizar un recorrido conjunto con el concesionario para verificar las zonas de invasión del derecho de vía e iniciar las acciones conducentes a su restablecimiento.
30. Establecer una expectativa de adquisición en tiempos de los predios en estado de expropiación debido a la incertidumbre que vive el proyecto.

9.2.2 Para la Supervisión

1. En virtud de la actualidad del contrato la supervisión debe estar preparada ante una posible reversión que se genere por cuenta del proceso de caducidad que se viene adelantando, por lo cual deben tenerse en cuenta todas las actividades que ello demanda.
2. Adelantar de manera diligente los diferentes trámites de incumplimientos advertidos por la interventoría en función de las dificultades que ha presentado el concesionario para el cumplimiento del contrato de concesión.
3. Mantener una interacción constante y directa en el proceso de caducidad del contrato, lo cual incide en la toma de decisiones a corto plazo para establecer lineamientos o acciones que deriven en el futuro del proyecto.
4. Ante la disminución considerable de la ejecución de la obra, es necesario empezar a evaluar junto con la interventoría las obras que quedaron iniciadas pero que en este momento

requieren un reproceso para terminarlas por cuenta del desgaste y abandono de la infraestructura evidenciada a lo largo del corredor.

5. Debido al tráfico que recorre el proyecto, se evidencia uso constante de la vía para el tránsito de vehículos con cargas extradimensionadas, sin embargo, no existe una adecuada coordinación entre las resoluciones que aprueba el Ministerio de Transporte y la operación diaria del corredor a cargo de la concesión, lo cual ha llevado a tener dificultades operativas por el uso y traslado de maquinarias que rebasan las características de la vía y generan obstrucción en peajes, vía bidireccional, entre otras; se recomiendan entablar mesas de trabajo con los generadores de este tráfico, con ministerio, ANI, concesión e interventoría para regular los momentos adecuados para dar tránsito a estos vehículos en la vía.
6. Continuar la gestión proactiva de solicitud de los recursos necesarios para poder culminar la gestión predial del proyecto, entendiendo que se requieren sumas de más de $100 mil millones de pesos, según cálculos aproximados por la interventoría.
7. Realizar seguimiento a las gestiones de pago que vaya generando el concesionario hacia los proveedores de la zona, ya que dicha situación se ha convertido en un tema de alteración de orden público en varios momentos del proyecto afectando de manera grave el corredor concesionado por el cierre en operaciones generado y que en algunas ocasiones ha tenido que mediar la ANI.
8. Continuar adelantando las gestiones para la defensa integral y sustentada de la Entidad en virtud de los tribunales de arbitramento instaurados por el concesionario.
9. Establecer una verificación particular de las áreas remanentes dispuestas a comprar por parte del concesionario, ya que se denotan áreas muy extensas a comprar en las cuales podrían no requerirse para el proyecto.
10. Se recomienda, que se plantee junto con la interventoría la revisión de informe de cumplimiento ambiental – ICA de manera preliminar a su radicación por parte de la concesión, con el fin de contribuir proactiva y preventivamente al cumplimiento de las licencias ambientales.
11. De acuerdo al otrosí 5 respecto a la elaboración de los estudios y diseños fase III del puente sobre el Río Magdalena a la altura del municipio de Plato, Magdalena; es importante definir quien elaboraría a futuro dicha obra, debido a la oportunidad en la utilización de dichos estudios, no obstante sea mediante la concesión o por fuera de ella.
12. De acuerdo al Plan de Mejoramiento Institucional – PMI se denotan que hay diez (10) hallazgos en término referidos a la auditoria de cumplimiento 2016, cuyas unidades de medida deben cumplirse como máximo al 30 de junio de 2018; sin embargo, el avance que se tiene de los mismos es 0% lo cual advierte que para las unidades de medida propuestas no se ha llevado a cabo actuaciones que evidencien avances y posiblemente tendrá que reprogramarse la fecha para remitir los soportes correspondientes al plan, se solicita a la supervisión establecer el avance al plan debido a que ya se cumplirán los tiempos de entrega y no se denotan avances al respecto.
13. Se encuentran dos (2) hallazgos compartidos con los proyectos Ruta del Sol Sector 1, Ruta del Sol Sector 2 y Santa Marta – Paraguachón que también tienen fecha para cumplimiento del plan de mejoramiento institucional para el 30 de junio y presentan avance apenas del 60% y

67%, por lo cual se requiere que se precisen las acciones para completar las unidades de medida pendientes para lograr completar el plan propuesto en las fechas señaladas, debido a que no se denotan acciones recientes para culminar dicho propósito.

Elaboró:

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto carretero de concesión, se analiza la etapa constructiva, operativa y de mantenimiento del contrato de concesión. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, de aforos y recaudo, ambiental, predial y social.

Se revisan las diferentes actuaciones que resaltan alertas en el proyecto en virtud de la situación que atraviesa en cuanto a la disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto, desfinanciamiento e incumplimientos del concesionario para el proyecto. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio El Sol, en virtud del contrato SEA 057 de 2012 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED por cuarta ocasión en este proyecto a la interventoría Consorcio El Sol, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- 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 5. ANI, 2016.

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	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante radicado ANI 20174090111692 del 02/02/2017 se solicita el diligenciamiento del formato de Excel adjunto al oficio con el fin de ejecutar un análisis de las concesiones en Colombia que viene ejecutando la Dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría.	La ANI solicita prorroga de 10 días mediante oficio ANI 20171000033421 del 07/02/2017 para atender la solicitud y finalmente remite los formatos diligenciados mediante radicado ANI 20171000053021 del 29/02/2017	Atendida en Tiempo
	Mediante correo electrónico (radicado ANI 20174090136832 del 09/02/2017) se traslada por competencia el Derecho de Petición por presunto incumplimiento de obligaciones, por parte del Consorcio Constructor Ruta del Sol.	La ANI da respuesta al Derecho de Petición al peticionario mediante oficio con número de radicado ANI 20177040045161 del 15/02/2017.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con radicado ANI 20174090407722 del 19/04/2017 la Contraloría allega a la ANI observaciones de seguimiento al plan de mejoramiento institucional	La ANI da respuesta a las observaciones del seguimiento al plan de mejora institucional emitidas por la Contraloría mediante oficio ANI 20171020124521 del 26/04/2017.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con radicado ANI 20174090554032 del 25/05/2017 se emiten observaciones al departamento de Defensa Judicial, derivadas de la Auditoria del Plan de Vigilancia y Control Fiscal 2017.	La ANI da respuesta a las observaciones derivadas de la Auditoria del Plan de Vigilancia y Control Fiscal 2017 mediante oficios con número de radicado ANI 20171000166991 y 20175000168301 del 02/06/2017.	Atendida en Tiempo
	Oficio (número de radicado ANI 20174090908722 25/08/2017) en el cual se solicita información para la Auditoria de Cumplimiento al Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI allega (oficio con número de radicado ANI 20175000280641 del 31/08/2017) la información referente al Proyecto Ruta del Sol 3 para la auditoria de cumplimiento.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090961182 del 08/09/2017 se solicita información complementaria a la allegada en el radicado ANI 20175000280641 del 31/08/2017.	La ANI allega (oficio con radicado ANI 20175000299511 del 14/09/2017) la información complementaria referente al Proyecto Ruta del Sol 3.	Atendida en Tiempo
	Por medio de oficio con radicado ANI 20174090980582 del 13/09/2017 se solicita información referente a las subcuentas del Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI mediante oficio con número de radicado ANI 20175000306831 del 20/09/2017 remite la información correspondiente a las subcuentas del Proyecto Ruta del Sol 3.	Atendida en Tiempo

	Por medio de oficio con radicado ANI 20174090996452 del 18/09/2017 se solicita información referente a los aportes del Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI mediante oficio con número de radicado ANI 20171000311081 del 25/09/2017 remite la información correspondiente a los aportes del Proyecto Ruta del Sol 3.	Atendida en Tiempo
	Mediante correo electrónico (radicado ANI 20174091039162 del 29/09/2017) se solicitan los cuadros del literal a y b de la cláusula primera del Otrosí 1 del Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI allega (oficio ANI 20175000322501 del 04/10/2017) la información referente al Otrosí 1 del Proyecto Ruta del Sol 3.	Atendida en Tiempo
	Por medio de oficio con radicado ANI 20174091073612 del 06/10/2017 se solicita información referente a los rendimientos financieros del Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI mediante oficio con número de radicado ANI 20175000326461 del 09/10/2017 remite la información correspondiente a los rendimientos financieros del Proyecto Ruta del Sol 3.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091088592 del 11/10/2017 se solicita información referente al Proyecto Ruta del Sol 3 para el desarrollo de la Auditoria de cumplimiento.	La ANI allega la información (oficio con número de radicado ANI 20175000339681 del 19/10/2017) solicitada para el desarrollo de la Auditoria de cumplimiento del Proyecto.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría informa (oficio con radicado ANI 20174091141382 del 26/10/2017) observaciones derivadas de la Auditoria de cumplimiento para el Proyecto Ruta del sol 3.	La ANI da respuesta (radicado ANI 20175000355101 del 01/11/2017) a las observaciones resultantes de la Auditoria de Cumplimiento al proyecto.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría informa (oficios con radicados ANI 20174091170112 y 20174091170122 del 01/11/2017) observaciones derivadas de la Auditoria de cumplimiento para el Proyecto Ruta del sol 3.	La ANI da respuesta (radicados ANI 20171000362671 y 20171000362661 del 09/11/2017) a las observaciones resultantes de la Auditoria de Cumplimiento al proyecto.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría informa (oficio con radicado ANI 20174091184122 del 07/11/2017) observación administrativa derivada de la Auditoria de cumplimiento para el Proyecto Ruta del sol 3.	La ANI da respuesta (radicado ANI 20175000368101 del 15/11/2017) a la observación administrativa resultante de la Auditoria de Cumplimiento al proyecto.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría da alcance de la observación N. 7 (oficio con radicado ANI 20174091184122 del 07/11/2017) derivada de la Auditoria de cumplimiento para el Proyecto Ruta del sol 3.	La ANI da respuesta alcance de la observación N. 7 (radicado ANI 20171000362671 del 09/11/2017) a la observación administrativa resultante de la Auditoria de Cumplimiento al proyecto.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría informa (oficio con radicado ANI 20174091188552l 07/11/2017)	La ANI da respuesta (radicado ANI 20175000368121 del 15/11/2017)	Atendida en Tiempo

	observaciones derivadas de la Auditoria de cumplimiento para el Proyecto Ruta del sol 3.	a las observaciones resultantes de la Auditoria de Cumplimiento al proyecto.	
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091238382 del 21/11/2017 se solicita información referente al concesionario y la interventoría del proyecto para la Auditoria de Cumplimiento.	La ANI allega (oficio ANI 20175000382941 del 28/11/2017) a la contraloría la información referente al concesionario y la interventoría del proyecto para la Auditoria de Cumplimiento.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091281492 del 01/12/2017 se solicita Carta de Salvaguarda, con el fin de reafirmar la calidad y veracidad de la información entregada durante el proceso de Auditoria.	La ANI allega (oficio ANI 20171020386961 del 01/12/2017) la Carta Salvaguarda referente a la calidad y veracidad de la información del proyecto.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091315622 del 11/12/2017 se solicita información referente a las pólizas del proyecto para la Auditoria de Cumplimiento.	La ANI allega (oficio ANI 20174000396841 del 12/12/2017) a la contraloría la información referente a las pólizas del proyecto para la Auditoria de Cumplimiento.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091376822 del 27/12/2017 la contraloría allega el informe final derivado de la Auditoria de Cumplimiento.	No aplica.	No aplica.
	Mediante correo (radicado ANI 20184090074492 del 25/01/2018) electrónico se realiza retiro de solicitud referentes a aspectos financieros y técnicos del proyecto.	No aplica.	No aplica.
	Mediante radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita el diligenciamiento del formato de Excel adjunto al oficio con el fin de ejecutar un análisis de las concesiones en Colombia que viene ejecutando la Dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría.	La ANI atiende la solicitud y remite los formatos diligenciados mediante radicado ANI 20183000029531del 01/02/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante radicado ANI 20184090140702 del 12/02/2018 se solicita el diligenciamiento del cuadro en relación al avance en el cumplimiento de las metas contenidas en el Plan Estratégico Sectorial.	La ANI allega cuadro diligenciado en relación al avance en el cumplimiento de las metas contenidas en el Plan Estratégico Sectorial mediante oficio ANI 20186010045861 del 14/02/2018.	Atendida en Tiempo
	Mediante radicado ANI 20184090146512 del 13/02/2018 se solicita información referente a la consulta previa y estado actual de la misma del proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI remite (radicado ANI 20186030051771 del 20/02/2018) la información referente a la consulta previa y estado actual de la misma del proyecto Ruta del Sol 3.	Atendida en Tiempo

	En oficio con número de radicado ANI 20184090179432 del 21/02/2018 se solicita información de la concesión para la ejecución de una auditoría financiera.	La ANI allega información referente al proyecto para la ejecución de la auditoría financiera de la Contraloría por medio de los oficios 20185000062611 del 28/02/2018 y 20183100062401 del 28/02/2018.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría solicita aclaración sobre la ejecución financiera de las concesiones mediante radicado ANI 20184090347542 del 09/04/2018.	La ANI da respuesta (oficio radicado ANI 20183100114311 del 17/04/2018) sobre la ejecución financiera de las concesiones.	Atendida en Tiempo
	La Contraloría solicita aclaración sobre la los saldos de rendimientos financieros acumulados del proyecto Ruta del sol 3 mediante radicado ANI 20184090376782 del 17/04/2018.	La ANI da respuesta (oficio radicado ANI 20185000120871 del 20/04/2018) sobre los saldos de rendimientos financieros acumulados del proyecto Ruta del sol 3.	Atendida en Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.
POCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	La Procuraduría solicita (oficio con radicado ANI 20174090000462 del 02/01/2017) acompañamiento a proceso sancionatorio de Ruta del Sol 3.	No aplica.	No aplica.
	Mediante correo electrónico (radicado ANI 20174090013892 del 06/01/2017) comunica admisión de conciliación extrajudicial.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090043702 del 17/01/2017 se notifica cierre de investigación disciplinaria.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090720432 del 10/07/2017 se solicita información referente a los funcionarios del proyecto por disposición de indagación preliminar.	La ANI allega (oficio ANI 20171000231141 del 21/07/2017) la Información del proyecto Ruta del sol 3, solicitada para el desarrollo de la indagación preliminar.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090977102 del 10/09/2017 se informa orden de apertura de investigación disciplinaria a funcionarios del proyecto.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090977172 del 13/09/2017 se informa orden de apertura de investigación disciplinaria a funcionarios del proyecto.	No aplica.	No aplica.
	La Procuraduría informa (radicado ANI 20174091385902 del 28/12/2017) se realizó la debida consulta a la Alcaldía Municipal de	No aplica.	No aplica.

	Algarrobo, solicitando se informe si se dio respuesta al derecho de petición instaurado por la ANI.		
	La Procuraduría informa (radicado ANI 20174091385922 del 28/12/2017) se realizó la debida consulta a la Alcaldía Municipal de Algarrobo, solicitando se informe si se dio respuesta al derecho de petición instaurado por la ANI.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio radicado ANI 20184090070842 del 23/01/2018 se solicita información para diligencia de inspección general de los tres proyectos ruta del sol, sector 1, 2 y 3, a fin de determinar el estado actual de las obras y su porcentaje de ejecución.	La ANI allega mediante oficio con número de radicado ANI 20185000020151 del 23/01/2018 la información para la ejecución de la diligencia de inspección del proyecto.	Atendida en Tiempo
	Mediante correo electrónico (radicado ANI 20184090328852 del 04/04/2018) comunica admisión de conciliación extrajudicial.	No aplica.	No aplica.
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090637022 del 15/06/2017 se invita a recorrido de inspección por la concesión para los días 27, 28 y 29 de junio de 2017.	No aplica.	No aplica.
	Por medio de oficio con minero de radicado ANI 20174091023112 del 25/09/2017 se solicita información del personal y cargas de trabajo de las interventorías de los proyectos 4G.	La ANI allega la información solicitada mediante radicado ANI 2017300313901 del 27/09/2017	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091084702 del 10/10/2017 se solicita información referente al informe mensual de interventoría N. 65 del Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI allega la información referente al informe mensual de interventoría N. 65 del Proyecto Ruta del Sol 3 mediante radicado ANI 20175000329911 del 10/10/2017.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091216062 del 15/11/2017 se informa inspección nocturna de señalización de Concesiones Viales.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091216182 del 15/11/2017 se informa inspección nocturna de señalización de Concesiones Viales.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091223752 del 16/11/2017 se informa inspección nocturna de señalización de Concesiones Viales.	No aplica.	No aplica.

	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091236932 del 20/11/2017 se informa daños asociados a la infraestructura vial del Proyecto Ruta del Sol 3 y solicitud de información actual de la afectación.	La ANI allega la información relacionada con la afectación de la infraestructura vial del Proyecto Ruta del Sol 3 mediante radicado ANI 20175000396601 del 12/12/2017.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091292852 del 04/12/2017 se solicita corrección de hallazgos derivados de inspección nocturna.	No aplica.	No aplica
	Por medio de oficio con número de radicado ANI 20184090060692 del 22/01/2018 se convoca a mesa de trabajo para tratar temas relacionados con el Proyecto Ruta del Sol 3.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090060722 del 22/01/2018 se solicita información de contratos o de obras y sus prorrogas de: concesión, aeropuertos y aeródromos, carreteras, férreos.	La ANI allega la información (radicado ANI 2018305003677 del 08/02/2018) relacionada con la información de contratos o de obras y sus prorrogas de: concesión, aeropuertos y aeródromos, carreteras, férreos.	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090064682 del 23/01/2018 se informa ejecución de inspección general objetiva al Proyecto Ruta del Sol 3.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090147652 del 23/01/2018 solicita el plan de mejora para el estado de la báscula camionera CVN 26. Del Proyecto Ruta del Sol 3.	La ANI solicita el plan de mejora asociado a la báscula camionera CVN 26 al Concesionario mediante radicado ANI 20185000051491 del 19/02/2018.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090274962 del 13/02/2018 se hace traslado de consulta elevada por el Secretario de Tránsito y Transporte del municipio de Bosconia.	La ANI allega (radicado ANI 20185000101581 del 05/04/2018) a la Superintendencia la respuesta al Secretario de Tránsito y Transporte del municipio de Bosconia	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090358442 del 11/04/2018 se informa a la ANI que se solicita al Concesionario la identificación de condición, actores indirectos y factores de riesgos que participan en la reincidencia de los sectores críticos de accidentalidad en carreteras.	No aplica.	No aplica.

Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda en el sistema documental – ORFEO.

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

Plazos estimados para el contrato de Concesión 007 de 2010

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	04 de agosto de 2010
Fecha de terminación estimada	01 de junio de 2036*
Plazo actual estimado del contrato (años)	25 años
Fecha acta de inicio preconstrucción	01 de junio de 2011
Fecha acta de inicio Construcción	17 de agosto de 2012
Fecha de inicio de etapa de Operación y Mantenimiento	01 de enero de 2020
Otrosí No. 1 Modificó la Programación de las obras de qué trata el numeral 3.4 del Apéndice Técnico Sector 3 – Parte A, entre otras	Septiembre 30 de 2013
Modificación Unilateral, Mediante Resolución No. 084 de 2014, confirmada mediante Resolución No. 364 de 2014, se reprogramaron la vigencias futuras del año 2014 en 2015, 2016 y 2017.	Enero 13 de 2014
Otrosí No. 2. Modificó el cuadro Número 12 del Numeral 3.6 del Apéndice Técnico Parte A, el cuadro No. 20 del numeral 4.6.5 del Apéndice Técnico Parte B, Numeral 4.3.4 del Apéndice Técnico Parte B, el literal A de la sección 8.08 del Contrato de Concesión, Literales c y d de la sección 3.02 del Contrato de Concesión, literal b de la sección 7.04 del Contrato de Concesión.	Noviembre 21 de 2014
Otrosí No. 3. Se subdividieron Hitos , algunos con longitud inferior a 10 km.	Enero 21 de 2015
Otrosí No. 4. Se incorporaron nuevas medidas de control y seguimiento; así como la reprogramación del Plan de Obras. Este documento quedó en firme una vez el Tribunal de arbitramento aceptó el desistimiento de las pretensiones de las partes.	Abril 17 de 2015
Otrosí No. 5. Se incorporó al Contrato de Concesión la elaboración de los estudios y diseños Fase III del segundo puente en Plato – Zambrano. $5.788.240.106 Precios Octubre 2014.	Julio 21 de 2015
Otrosí No. 6. Modificación forma de pago de hitos- Quedó sin efectos a partir del 16 de diciembre de 2015.	Noviembre 13 de 2015
Otrosí No. 7. Modificación forma de pago de hitos, reprogramación de obras, obra adicional Paso a desnivel Prodeco, traslados de Subcuenta por Retención por Incumplimiento de Metas y la determinación de la controversia de variantes.	Marzo 30 de 2016
Otrosí No. 8. Redefinición en la subdivisión de hitos así como definición de entrecruzamientos para mejorar el proceso constructivo y la entrega de hitos; Reprogramación de la entrega de hitos sin aumento de plazo de la etapa de construcción y redefinición de las metas de km de asfalto instaladas anualmente; Aumento del porcentaje de retenciones de peajes y destinar los rendimientos a nombre de la ANI; Cambio de panel de expertos por Amigable Componedor; Creación Subcuenta Policía por no lograr definición de esa institución respecto a los elementos	Abril 28 de 2017

requeridos; Reprogramación de la Vigencia futura 2017, para los años 2018 y 2019.	
Otrosí No. 9. Modificación de pago parcial transitoria Traslado del pago parcial del 45%, cuando el hito cumpla con un avance del 60% de avance, medido en km de asfalto instalado en segunda capa continuo; Traslado del pago parcial del 65%, cuando el hito cumpla con un avance del 80% de avance, medido en km de asfalto instalado en segunda capa continuo; Pago parcial transitorio hasta el 31 de marzo de 2018, a un costo de la TDI del Contrato asumido por el Concesionario.	Abril 28 de 2017

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 046 de 2004.

*Terminación prevista en el contrato de concesión, pero la define la obtención del VPIT (Valor presente calculado al 31 de diciembre de 2008 de los ingresos correspondientes a los aportes INCO y a los recaudos de peajes solicitados por el concesionario en su propuesta de pesos constantes del 31 de diciembre de 2008)

Datos asociados a la conformación de la Concesión YUMA Concesionaria S.A.

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	Salini Impregilo SpA	40.00%
	Infraestructura Concesionada S.A. Infracon S.A.	28.70%
	Fondo de Capital Privado Ruta del Sol	17.00%
	Impregilo International Infraestructures N.V.	8.33%
	Conalvías Construcciones S.A.S	5.97%
	TOTAL	

Fuente: Ficha técnica supervisión del proyecto, abril de 2018.

Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio El Sol
Representante Legal	Alejandro Restrepo
Valor Inicial del Contrato	$51.373.922.797
Otrosí 1. Interventoría a los estudios y diseños del puente sobre el río Magdalena a la altura del municipio de El Plato, Magdalena	$1.227.951.742
Total	$52.601.874.539
Plazo	98 meses y 4 días
Fecha de Inicio del Contrato	24 de febrero de 2012
Fecha de terminación del Contrato	30 de abril de 2020

Fuente: Información tomada del contrato de interventoría No. SEA 057 de 2012.

Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

	COMPOSICIÓN ACCIONARIA INTERVENTORÍA	Participación
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	Restrepo y Uribe S.A.S	40%
	Arredondo y Madrid Ingenieros Civiles Ltda	40%
	TEA Ltda Consultorías	20%
	TOTAL	100%

Fuente: página web de la ANI, mayo de 2018.

Anexo 4: Metodología de la auditoría

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. En este sentido, la Agencia Nacional de Infraestructura cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de Auditoría Técnica (Procedimiento EVCI–P–003) dentro del programa de Evaluación y Control Institucional.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Ejecutiva, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 25 de abril de 2018, allegado el 27 de abril y 4 de mayo de 2018. En reunión de comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del 08 de mayo del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoria al equipo de supervisión del proyecto.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: Mediante estos documentos se realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros) estas se evidencian principalmente en la MED.

Entrevistas: Se asistió a comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del proyecto el día 08 de abril en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Posteriormente se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el apoyo jurídico, el apoyo financiero y la ingeniera de apoyo referida a temas específicos de profundización para la auditoría; esto como parte de la validación de la información del proyecto y de las acciones adelantadas frente a diferentes situaciones que se viven.

Se llevó a cabo verificación documental en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Bogotá el día 18 de mayo analizando las evidencias asociadas a los componentes administrativo, jurídico y financiero del proyecto con participación del personal de la interventoría que reside en la ciudad ed Bogotá, posteriormente el día 21 de mayo se revisaron los demás componentes de tipo técnico, predial, ambiental, social, aforos y recaudo con personal de cada área y acorde a su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas; finalmente el día 22 de mayo se llevó a cabo recorrido a algunos trayectos del proyecto (trayectos 8, 7, 2 y parte del 3) corroborando las acciones adelantadas por la misma para el control del proyecto.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada por la supervisión y la interventoría como parte de las acciones adelantadas para el seguimiento y control del proyecto.

Visitas de campo: El día 22 de mayo se llevó a cabo visita al corredor vial, verificando las labores de construcción, operación y mantenimiento, además de la revisión de los servicios que presta la concesión; se puntualizó en temas de la disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto a lo largo del corredor, la seguridad vial, señalización y demarcación, labores de mantenimiento rutinario y correctivo que se vienen realizando en sitios puntuales del corredor.

Plan de mejoramiento interno: Siendo esta la cuarta visita de auditoría que se realiza a la interventoría del proyecto, se evidencia que no existen No Conformidades asociadas al mismo.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se detallan en el cuerpo del informe, capítulo 9.

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

Tabla. Entrevistas para la ejecución de la Auditoria

Actividad:	Día	Hora
Socialización de auditoria (Equipo de Supervisión)	08/05/2018	11:00 a.m
Entrevista Líder de Apoyo a la supervisión, apoyo jurídico y financiero	11/05/2018	2:30 p.m
Reunión de apertura auditoría documental (Interventoría Bogotá)	18/05/2018	1:30 p.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	18/05/2018	2:00 p.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, jurídica y financiera	18/05/2018	2:30 p.m.
Aplicación de la MED; técnica, social, ambiental, predial. (Bosconia)	21/05/2018	2:00 p.m.
Aplicación de la MED; aforo y recaudo	22/05/2018	7:30 a.m.
Cierre de Auditoria documental, Reunión y conclusiones	22/05/2018	9:00 a.m.
Recorrido al proyecto (Verificación del avance constructivo del proyecto (disminución considerable en la ejecución general de las obras del proyecto), verificación de estación de peaje y báscula)	22/05/2018	9am-4pm

Fuente: Elaboración propia.

La auditoría tuvo lugar en las instalaciones de la ANI y la oficina de la interventoría Consorcio El Sol en la ciudad de Bogotá y Bosconia, Cesar; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido desde abril del año 2017 a la fecha (fechas en las cuales se firmaron los otrosí 8 y 9). Se dio a conocer la situación por la cual atraviesa el proyecto priorizando las dificultades que tiene el mismo y las acciones que se han generado para llevar a cabo un control al mismo.

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

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

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 a la concesión 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 matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno. [9]

Resultados de la medición con la MED para el proyecto Pereira-La Victoria

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio, se hace con base en la tabla de calificación de la MED.

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificacion	Cod.	Asignación	Explicacion 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.

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 de Interventorías lo largo de sus años de gestión.

[9] Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 19 y 20 de abril de 2017.

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 contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. 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 – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

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 de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.

4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.

7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del 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 para la ejecución del contrato de concesión.

A continuación se presenta la calificación discriminada por criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED realizada a la interventoría.

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Organización de la interventoría	E	C	1	Entrega de diseño geométrico (4G)	0	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	E	C	2	Entrega de estudios de detalle (4G)	B	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
4	Manual de funciones específicas de interventoría	E	BP	4	Plan de obras del concesionario (4G)	NA	C
5	Capacitación equipo de interventoría	B	C	5	Verificación del estudio de localización nuevas estaciones de pesaje	0	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	B	C	7	Seguimiento a cronograma	E	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
10	Actualización de herramienta project online	B	C	10	Disponibilidad de laboratorios en zonas de obra	B	BP
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	na	BP	11	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de	E	C

					mantenimiento de la concesión		
12	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	na	BP	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Apoyo y acompañamiento a la ANI	B	C	13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Entrega de informes de interventoría	B	C	14	Instalación de vallas informativas (4G)	B	C
15	Cambio de interventoría	na	C	15	Videos de avance del programa "Rodando la Vía"	NA	BP
16	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	0	C	16	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	E	C
17	Proceso de planeación en reversión	0	BP	17	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
18	Conformación equipos de trabajo en reversión	0	BP	18	Verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (Indice de estado/cumplimiento)	B	C
19	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	0	C	19	Verificación de centro de control operacional (CCO)	B	C
20	Entrega de documentación	0	C	20	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	B	C
21	Copias de seguridad	0	BP	21	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
22	Bases de datos y/o software informáticos	0	C	22	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	B	C
23	Proceso de liquidación	0	C	23	Verificación de los planes de contingencia para garantizar la continuidad en en la operación del corredor en días festivos	B	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)	B	C
				26	Seguimiento elementos de contención	B	C
				27	Seguimiento al estado de indicadores de señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12)	E	C
				28	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	NA	C
				29	Protocolo con la Policía de Carreteras (4G)	NA	C
				30	Recorridos de inspección nocturnos	B	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	NA	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)	NA	C
37	Inventario y seguimiento a sitios con inestabilidad geotécnica	NA	BP
38	Recorrido de la interventoría	0	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	NA	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	E	C
2	Verificación giros equity (4G)	B	C	2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	B	C	3	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	0	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	B	C	4	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C	5	Verificación en cambios en la composición accionaria	B	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	E	C	6	Valoración de impactos	B	C
7	Inventario de activos (4G)	na	C	7	Gestión ante presuntos incumplimientos	E	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	na	C	8	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	E	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C	9	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
10	Análisis financiero del recaudo	E	C	10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
11	Retribución del Concesionario	B	C	11	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado	E	BP	12	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	E	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	13	Matriz de riesgos interventoría	E	BP
14	Control de desembolsos por gestión predial	B	C	14	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	E	C

15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	0	C	15	Atención a entidades de control del Estado	B	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
17	Simulaciones financieras	na	C	17	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
18	Modelaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	na	BP	18	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	E	C
19	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C	19	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	0	C
20	Realizar seguimiento de las contingencias	B	C	20	Estado de multas y sanciones	0	C
21	Informes del fideicomiso	B	C				
22	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C				
23	Verificación aplicativos de la fiduciaria	na	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	0	C				
29	Entrega de activos	0	C				
30	Entrega de avalúos	0	C				
31	Contratos de arriendo y leasing	0	C				
32	Conciliación de formatos reversión	0	C				

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	B	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	0	C
2	Verificación del TPD esperado	B	BP	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	E	C
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	E	C	3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	E	C

4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	B	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
5	Verificación del recuado de peajes que reporta el concesionario	B	C	5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
6	Control de las tarifas de peaje	B	C	6	Cronograma trimestral de actividades de seguimiento ambiental	B	C
7	Guía de auditoría de la interventoría	0	C	7	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
8	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	E	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	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	B	C	9	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
10	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	B	C	10	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	B	C
11	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	E	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	E	C
12	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	B	C	12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Operativos de control a las casetas de peaje	B	C	13	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	E	C
14	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	B	C	14	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	0	C
15	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de básculas	B	C	15	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	NA	BP
16	Equipos de video interventoría	E	C				
17	Seguimiento remoto de interventoría a los equipos de video en cada una de las estaciones de peaje	B	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	E	C				
21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
22	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	E	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP

1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	E	C
2	Seguimiento al plan de gestión social (4G)	B	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	0	C
3	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C	3	Verificación de la adquisición predial del proyecto	E	C
4	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario (4G)	B	C	4	Verificación del proceso de avalúo	B	C
5	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	na	C	5	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	na	C
6	Personal del concesionario	B	C	6	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	B	C
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C	7	Control gráfico predial	B	BP
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	E	C	8	Seguimiento al control de invasiones	B	C
9	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	B	C	9	Seguimiento a los procesos de expropiación	B	C
10	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	10	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	B	C
11	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	11	Contenido Predial en el informe mensual de Interventoría	E	C
12	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	B	C	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Inventario socioeconómico	B	C	13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	E	C	14	Predios saneados y libres de ocupación	0	C
15	Página WEB de la interventoría y otros caneles de comunicación	NA	C				
16	Página WEB de la concesión y otros caneles de comunicación	B	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	na	BP				